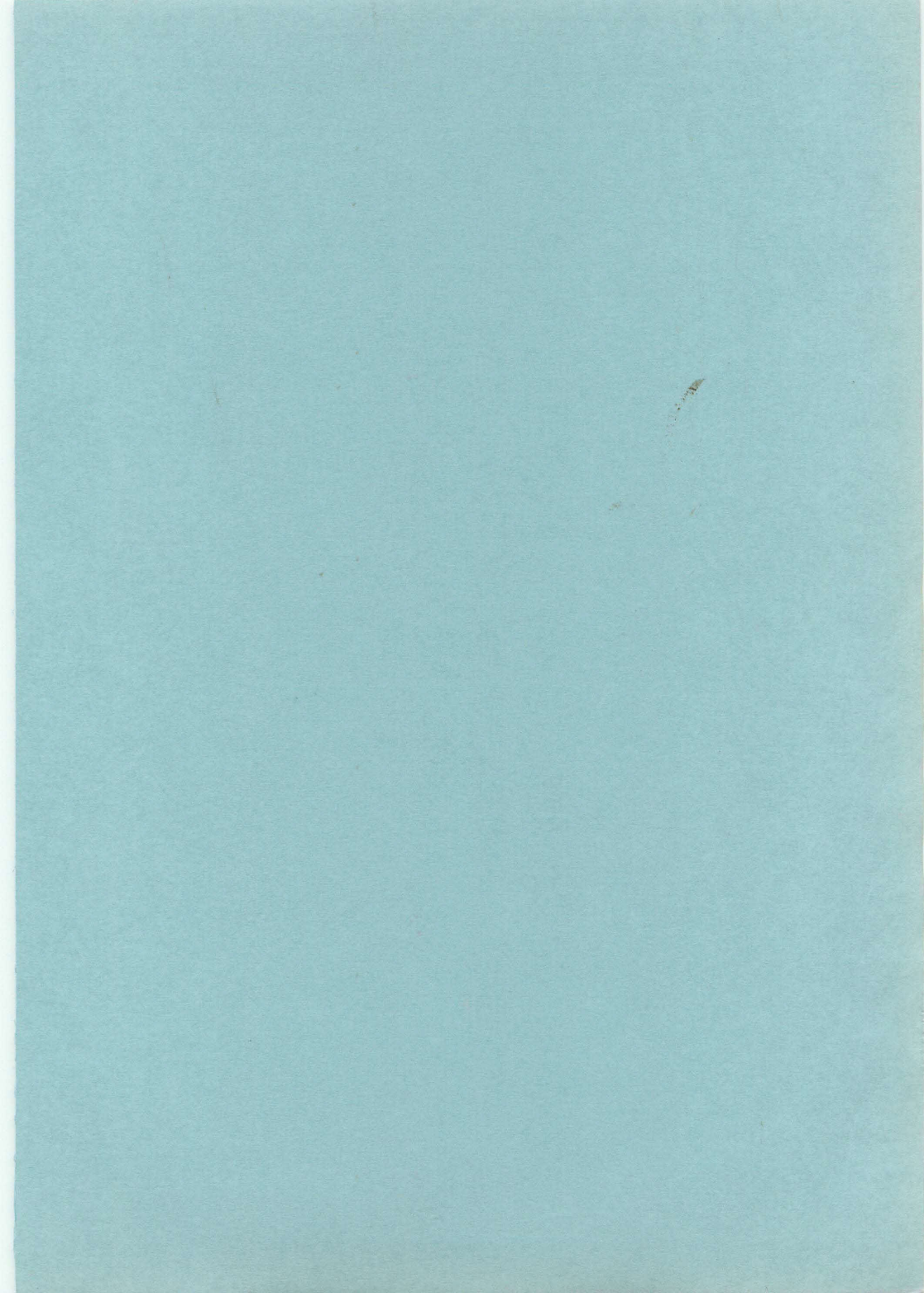
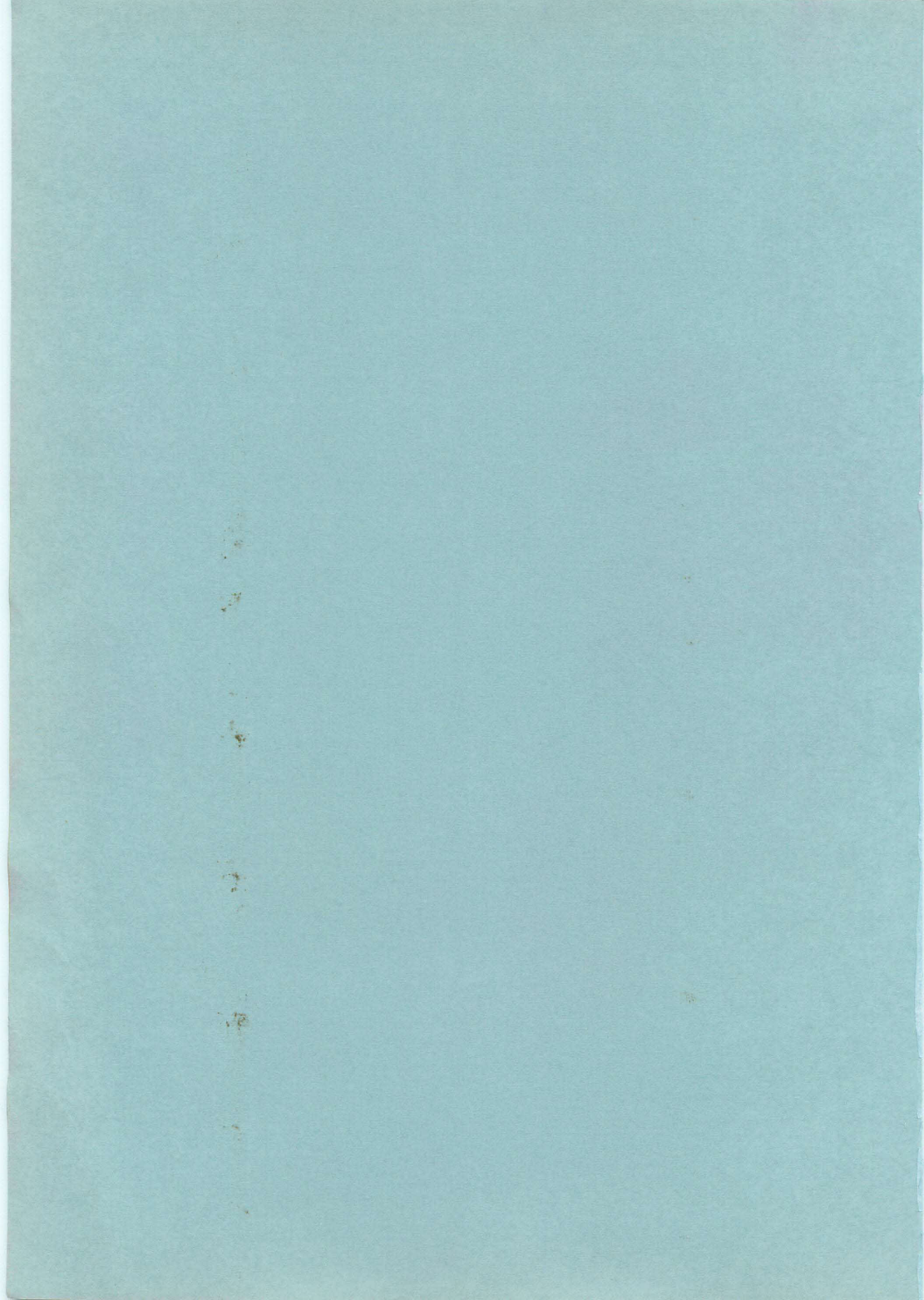
USED BIKE
チェック＆メンテナンス

中古バイク購入バイブル

ACCESS＝編
ナツメ社

[目次より]

cover
illustration: sasaki goro
design: hayase yoshifumi

クラス別

人気中古車購入ガイド

●車種別チェックポイント●

中古市場は、バイクの程度がそのまま価格につながるという単純なものではない。人気やタマ数によって価格は大きく異なってくる。そこで、その提示されている価格の意味を理解するうえでも、バイクのチェックは念入りに行ないたい。ここでは、中古市場において特に注目のモデルのその人気の理由と、重要なチェックポイント箇所を紹介しよう。

250ccクラス

HONDA CBR250RR(R)

レプリカスタイルをまとうが、シティーユースからサーキットまでと使い勝手がよく、なおかつハイポテンシャルを誇る極めて完成度の高いモデル。その高性能から使用範囲は広く、前オーナーは走り屋的な比較的元気のある若いユーザーと考えらる。そのことからも、チェックポイントとしてはやはり転倒あとが気になるところ。カウルやマフラーのキズはもちろんだが、特にカウルステーとマフラーステー部は要チェックだ。カウルやマフラーは新品に交換してあるがステーはそのままで、この部分が曲がっていたり塗装にヒビが入っていたりするケースがある。

SUZUKI ACROSS

90年に250ccで初のメットイン機能を搭載したスポーツモデルとして、一躍注目を集めたアクロス。基本的には峠などをハードに攻めたりするモデルではないため、大きな転倒などの心配は少ないといえる。特に注意したいのは、発売初期のころのものはメットインスペースの可動部がスムーズに作動するかどうか、ガタつきなどはないか、ということだ。つまり、最初のころはこの機能がめずらしいため無意味に何度も開け閉めして、この部分が弱っている可能性がある。また、そのことによるダミータンク周辺のキズも要チェックだ。

KAWASAKI **ZXR250**

同クラス中いち早く倒立フロントフォークを採用し、人気の高いZXRもここにきて中古のタマ数もかなり増えてきている。車格があるため立ちゴケなどの可能性が大きいので、カウル両サイドのキズなどをチェック。もちろん大きな転倒・事故の痕跡がないもチェックし、人によっては走りの激しいレプリカだけに、タイヤやブレーキパッドなどの消耗品をチェックすることも必要だ。また、新車時においてもエンジンのかかりに難点があることから、実際にセルを回してみて始動性をよく確認すること。同時にバッテリーのチェックも忘れないように。

YAMAHA **R1-Z**

90年、2サイクルのカウルレスモデルとして発売と同時に大きな反響を呼んだが、意外にオーナーの手離れが早く、中古市場のタマ数は豊富。走り屋のイメージを持ち、さぞかし消耗パーツがたくさんあると思いがちだが、やはりオーナーの手離れの早さもあって、意外と程度のいいものが多い。またカウルがないため、たとえ転倒車だとしてもそのダメージが少ないということが、程度の良さにつながっているといえる。そこで要チェックすべき点は、フロントフォークのよじれだ。このモデルに関していえば、軽い転倒でもフロントフォークがよじれるというケースが多い。

400ccクラス

HONDA **VFR400R(NC30)**

400ccのレプリカタイプでは人気ナンバーワンのモデル。NC30となってから大きなモデルチェンジもなく、中古車としてみると相場の安定したいい商品といえ、タマ数も豊富になっている。その過激な前傾ポジションからもわかるとおり、ツーリングというよりワインディング走行が多いと考えられるが、比較的上級車クラスのため、大きな事故や転倒の可能性は少ないともいえるだろう。といって外装は安心と決めつけてはいけない。やはりカウルステーとマフラーステーは要チェック。そしてエンジンや足回りの状態をさらに要チェックする必要がある。

SUZUKI **BANDIT400**

カウルレスブームに火を付けたスポーツモデルといえる。GSX-Rの素性のいいエンジンを搭載し、その信頼性と流麗な美しいスタイリングで人気は高い。美しいモデルだけに転倒経験車はくれぐれもさけたいところだ。そこで要チェックポイントとしては、タンクはもちろん転倒時にありえるありとあらゆるキズの確認。ハンドルグリップエンド、ステップ、マフラー、ウインカー、などを念入りに観ることだ。そして、フレームの溶接部のヒビ割れやキズ、フレーム自体の曲がりは特にチェック。補強はされているものの、パイプだけに転倒のダメージが受けやすいので要注意。

750cc以上

KAWASAKI GPZ900R

84年に輸出仕様として登場して以来、根強い人気を持つニンジャ900。生産期間も長く市場のタマ数も多めで、91年の国内販売開始を期に平均的な相場価格は下がりぎみ。オーバー750だけに前ユーザーは比較的大事に扱っていたと考えられ、外観程度はよい。しかしマフラーを交換しているオーナーが現在も多いことから、マフラーのキズやガタつきは確認しておくべき。またこのモデルに関してよく見られるのが、エンジンヘッドからのオイル漏れだ。特に初期型にこの傾向が多いので、何年型かを確認してよくチェックすること。

KAWASAKI ZEPHYR750

大排気量の逆輸入車、そしてオーバー750の国内解禁などで、全く影が薄くなってしまったのが750ccクラスだが、その中で唯一高人気を得ているのが、このゼファー750だ。中古市場でも品薄の状況が続き、平均相場価格は相変わらず高め。各部の作りはしっかりしていて、極めてオーソドックスなスタイリングということもあり、各部の細かいキズ以外は外装関係で特に注意深く見るという箇所はこれと言ってない。ただ、常時ライトオン式でそれなりの対応はされているとはいえ、やはりバッテリーの負担は大きいはず。電装関係は要チェックだ。エンジン部のオイル漏れも注意。

KAWASAKI ZEPHYR

89年のデビューと同時に爆発的なヒットをとばしたゼファー。その人気は当時ほどではないが、いまもなお高く、ショップにとってはタマ足の早い商品である。750同様にしっかりした作りで、各部のチェックはそれほど神経質になる必要はないだろう。初期型はシート部の水漏れの確認。また全般的にエンジン部のオイルのにじみ、特にヘッド部を念入りにチェックしよう。

KAWASAKI ZZ-R400

プレミアムモデルＧＰＺ400Ｒの後継機種として、その存在感を強くアピールするＺＺ-R400。ひとクラス上の車格は、慣れないユーザーには扱いづらいということもあり、立ちゴケなどの可能性が大きいといえる。カウルの横や左右のグリップエンド、そしてマフラーなどのキズを念入りにチェックしよう。また、エンジン部のオイルのにじみも念のため確認すること。

50ccクラス

YAMAHA TZR50

スクーターレース、ミニバイクレース、そして現在の主流ＳＰ16レースと、50ccの人気市販モデルはそのままボーイズレーサーとしてサーキットユースに直結する資質が必要だ。そのメイン機種といえるＴＺＲ50。購入時の要チェックポイントとしては、足回りの弱り具合いやフレームなどのシャシー系に注意。特にレースなどでの転倒では、フロントフォーク自体のよじれや三ツ叉部の歪みなどが十分考えられるので慎重なチェックが必要だ。

オフロード

YAMAHA **SEROW225**

最近のアウトドア志向、トレッキングブームにのり、ヒットモデルとなったのがこのセロー だ。市場の需要もタマ数はオフ車としては珍しいほどの好バランスとなっている。平均相場価格はやはり初期型よりセル付きの方が高く、多少高くてもセル付きがオススメだ。チェックポイントといっても、オフ車ということもあり、多少のキズはいたしかたないといえる。特にチェックしたいところは、フロントブレーキのタッチだ。ブレーキホースにエアが入っていないか、また、前オーナーにもよるが、フロントブレーキパッドの減りが結構早く、パッドの残りは必ずチェックすること。

HONDA **AX-1**

オンもオフも走れるデュアルパーパスがＡＸ－１の持ち味だが、実際にはシティーコミューター的な使われ方が多いのがこのモデルの特徴。そのことからも別にワインディングを攻めるわけでもなく、オフをガンガンに走ることもないため、事故車でもない限り比較的商品の程度差が少ないといえる。大きな転倒か事故車かどうかなどのチェックポイントは、フロント回りを中心に、特にホイールの歪みを注意して見ること。また、常識すぎて意外と見落としがちなのが、ハンドルの曲がりだ。オフ車のハンドル幅でアスファルトでの転倒では、ちょっとしたダメージでも曲がりやすいので要チェック。

KAWASAKI **KDX200SR**

一般的に草レースと呼ばれる地域的なエンデューロレースの盛り上がりで、最も目立つ機種がこのＫＤＸだ。89年のデビュー以来の高人気で、市場のタマ数も豊富に揃っている。相場的には倒立フォーク採用の90年以降のモデルはどうしても高いが、どうせならやはり倒立フォークがオススメだ。しかし激しい使われ方の多い機種であるため、その分商品の程度の見定めが難しいといえるだろう。特にといえば、やはりサスのへたり、倒立フォークの作動がスムーズかどうか、またリヤのユニトラックサスも同様にチェック。エンジンは必ず始動させ、排気煙などで調子を調べよう。

アメリカン

HONDA **REBEL**

シャレっ気タップリの本格的スタイルや、低速トルクが太く扱いやすいことから人気の高いレブル。このモデルを選ぶ際にまず気をつけたいのが、85年式は１キャブ、86年式以降は２キャブで、90年には大きくモデルチェンジしているという経緯だ。外観だけでなく、書類をキチンと見ることが先決といえる。またものによっては前オーナーがマフラーをぬいてたりする場合もあるので要チェックだ。

YAMAHA **XV400VIRAGO**

Ｖツインエンジンで、ハーレーを思わすアメリカンらしさがセールスポイント。シリーズは87年にスタートしているが、機能面の充実と高級感あふれる造り込みという点から、オススメは89年以降モデル。アメリカンということもあり、外観、エンジンともに大きな問題は少ないといえる。ただ程度がいい分、それほど乗っていなかったともいえ、セルのかかり具合いなどのバッテリーチェックは重要だ。

USED BIKE
チェック＆メンテナンス

中古バイク購入バイブル

ACCESS＝編

ナツメ社

二輪中古市場の活性化にともない…

ここ数年、中古バイクを購入するユーザーの指向は大きく変わってきている。

以前中古バイクと言うと、2〜3年落ちのモデルで走行距離も多く、おかしな言い方であるが中古らしい中古が主流であった。

しかし最近中古と呼ばれるのは、せいぜい1年落ちを中心にしたモデル達で、走行距離も5000Km以下、どちらかといえば、まだまだ新車に近いものが販売の主流となっている。今や売れ行き不振の新車市場をよそに、盛況な賑わいを見せる中古バイク市場は、モデルのバリエーションも多彩で、よほど高年式のモデルや希少なモデルでもない限り、希望車種を入手することは容易だ。大手の中古バイクショップなどコンピュータネットワークを使い、全国規模でユーザーの欲しいバイクを探してくれる。また最新モデルも発売から1ヵ月も待てば、中古市場に出回りだすスピーディーさだ。

ユーザーの多様なニーズに対応できるフレキシビリティが、新車市場を上回る勢いで中古バイク市場を活性化させているようである。

反面、新車との価格差が極めて少なくなり、中古バイク本のコストパフォーマンスという点では疑問が残る。しかし新車価格の高騰を考えると、中古バイクの価格高騰もいたしかたないのかもしれない。一部には改善しなくてはいけない問題を抱えてはいるものの、現在の中古バイク市場を極めて活性化し、今後も当分はこの状況を維持していくと考えられる。

しかしこの中古バイク市場の活性化にともない、ユーザー自身が中古バイクの持つ本来の魅力というものを見失いかけてはいないだろうか。安さのみにその価値を見い出すという悲しい傾向が、バイク選びそのものに表われ、トラブルの大きな原因になっているともいえるだろう。

中古バイクに限らず、バイクを観る目を養うことは今後ますます重要になってくることは明かなのである…。

CONTENTS

PART 1　中古車選びの心構え［メリット&デメリット］

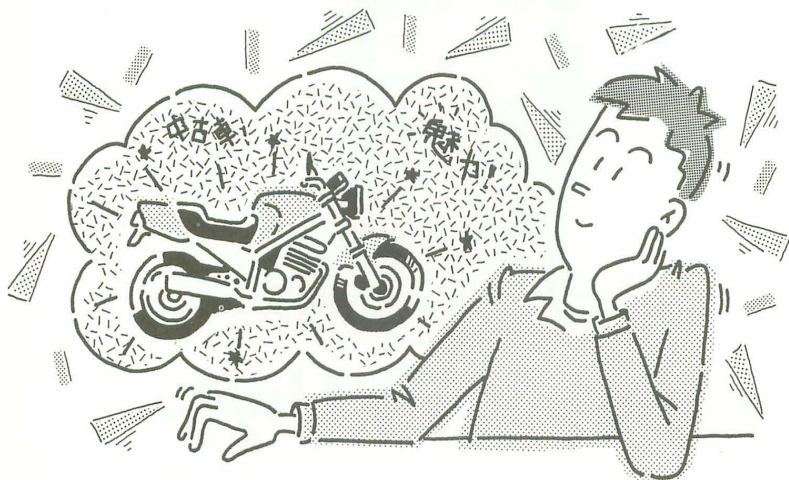
PART 2　購入方法［個人売買&中古車販売店］

PART 3　バイク検証［チェック&メンテナンス］

CONTENTS

― 中古車選びの心構え ―

メリット&デメリット

ACT 1 中古車の魅力とは…？

“自分がバイクに求めるものは何か？”を考える

よほどの旧車や希少価値の高いマシンでもない限り、新車より高い中古車なんて基本的には有りえない。このため中古車のメリットは一般的に、新車に比べて価格が安いことだと思われている。もちろんそれは間違いではないし、価格の安さは確かに中古車の大きな魅力のひとつではある。しかし、「ただそれだけ」というわけでは決してないのだ。

ここに目を向けないまま、単純に安さだけにひかれて中古車を選ぶのだとしたら、いくら安い中古車を選んだとしても、残念ながら賢い選択とはとてもいえない。それどころか、バイクの真の楽しさだって見落としてしまう可能性さえあるのだ。

たとえば本当に欲しいマシンが別にあるのに、予算が足りないからという理由だけで他のマシンを選んだとしよう。すると、そのマシンに乗っている間は常に、何らかの欲求不満を抱えることにもなってしまう。こうしたフラストレーションは、いつの間にかバイクライフのさまざまな局面で、微妙にしかも着実に影響を及ぼすはずだ。

もっとも、長く乗り続けてさえいれば、少しずつ愛着を深める、というケースだってなくはないだろう。けれど不幸にして、もしそうならなかった場合には、増えるのは確実にリスクばかりということにもなる。これでは充実したバイクライフなんて望めるはずもないし、楽しいはずのバイクそのものが、単なる危険な乗り物と化してしまう。

そもそもバイクという乗り物は、クルマなどと比べたら実用性なんてほとんどないといってもいい。しかし、それだけに個性も趣味性も比較にならないほど強い。だからこそまた、とてもチャーミングな愛すべき存在にもなってくれるわけだ。ところが、肝心の愛すべきポイントを考えずに選んでしまうと、必然的

に気に入らない部分ばかりが目につくようになってしまう。そんな状態でマシンを愛してやるなんて、どだいムリな相談だろう。ムリなライディングを続けても、増えるのは当然リスクばかり。本来なら必要のないリスクを背負い込んで、それで嬉しいならまだしもイヤイヤ乗っているなんて、そんな馬鹿げた話はない。こうした失敗をしないためにも「自分がバイクに対し何を求めているのか!」を、まず最初にキッチリ把握しておくことが先決だ。これは何も中古車を選ぶときだけの注意事項ではなくて、新車の場合だってまったく変わらない。

選択対象を広げて、より確実な相棒をチョイス

いずれにせよ何より大切なことは、バイクとライダーが本当に気の合った相棒同志、つまり、お互いの命を託しあえる良きパートナーとなれるのかどうかだ。ということは、他人の評価や単純なパワー比較、それに価格などといった細かなことは、本来バイク選びの本質とはまるで関係ない。

こうしたことは、ちょっと冷静に考えてみれば、簡単にだれだって分かるはずだ。いくら美男美女だからといって、まるっきり性格の合わない恋人では楽しいはずがないだろう?ましてバイクは、自分の命を託すばかりか、ヘタをすれば無関係の他人をも巻き込みかねないのだから…。

バイクはクルマなんかより、よほど人間に近い乗り物だ。だからこそ選ぶ基準も、より人間に近くなる。いくら他人がダメだとコキ下ろそうが、自分が100点満点と感じるならばそれでいい。当然、選択対象は多ければ多いほど、より自分にピッタリするものを探し出せるはずだ。

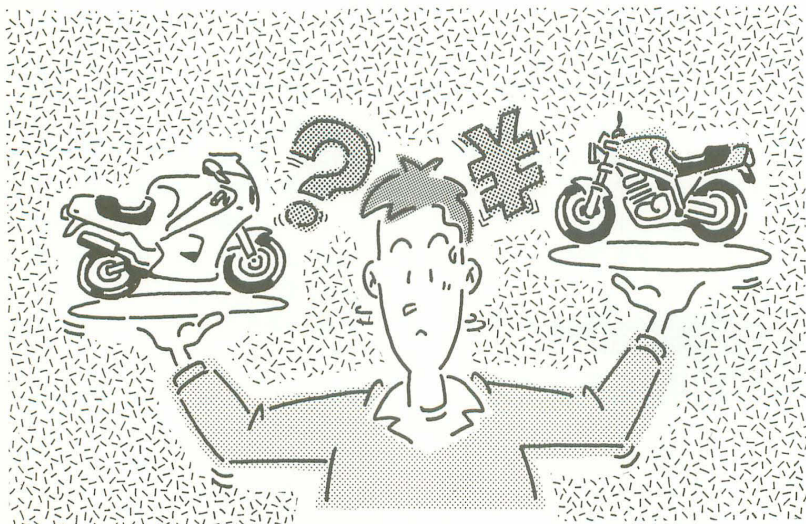
ところが新車で販売されているバイクの数は、いうまでもなく限りがある。しかもそいつは、今いちばん売れるもの。ようするに流行を優先させているから、必ずしも自分の希望を満たしてくれるわけじゃない。そこで注目したいのが、中古車というわけだ。

ある特定の目的(たとえばサーキットをより速く走る)のために選ぶのでなければ、バイクの新しさと魅力の本質とは、それほど関係の深いものではない。かつては人気のなかった(売れなかった)バイクにも、現在の新車にはない魅力が確実にある。もしかしたら、それこそが今、キミの求めているものなのかもしれないのだ!

そのうえ、基本的には新車よりも安く手に入れることができる。新車ならクォーターさえ買えない予算でも、ヨンヒャクやナナハンが、場合よってはリッタークラスだってOKだ。予算のすべてをバイク購入資金に当てずに、ヘルメットやブーツなどの用品を買うのもいいし、カスタマイズしてより自分好みに仕立て上げるのもいいだろう。

いたずらに新車にこだわらず、ちょっと視野を広げれば自分の可能性もぐ~んと広がる。それこそが、中古車の本当の魅力なのだ。

新しいのは確かに魅力だが、中古車に目を向けることで、本当に自分に合ったバイクと出会えるかもしれない

ACT 2 中古車って安いの…？

市場人気で決まる中古車相場にまどわされるな！

先にも書いたとおり、価格の安さは中古車の最も理解しやすく、また大きな魅力のひとつとなっている。しかし、それだけに盲点になりやすいポイントでもある。これは中古車購入にあたって、特に注意しなければならない。要するに中古車ならすべてが、必ず安いとは限らないのだ。

こうしたことを知るには、そもそも「中古車とはどういった商品なのか？」を、よく理解しておく必要がある。たとえば新車なら日本全国どこで購入しても、同じマシンであるかぎり性能差などありえないし、価格も基本的には大差ない。要するに、だれがどこで買っても、変わらない品質を保てるわけだ。

ところが、中古車では絶対にそうはいかない。たとえ同年式の同モデル、ボディカラーも同じなら走行距離も大差ないという、まったく同じに見える商品があったとしよう。けれどもこれは、あくまで同じに見えるだけであって、その本質はまったく別物なのだ。

なぜなら、前オーナーが違うのだから当然その使われ方も違うだろうし、保管や走行状況など、あらゆる背景そのものが違う。極端な話、ベテランが大事に扱ったマシンとビギナーが乱雑に扱ったマシンとでは、どう考えても同じわけがない。にもかかわらず実際の中古車市場では、こうした違いが明確な価格差とはなってはいない。つまり外観さえ一定レベルに保たれていれば、程度にかかわらず同じような価格設定になっているのだ。

それはどうしてかといえば、中古販売店も

メリット&デメリット

ユーザーと同じように相場優先だからといっていい。では相場が何なのかというと、要するに市場での人気ということだ。人気の高いマシンなら、中身はどうあれそこそこの値段で売れる。ところが人気のないマシンでは、いくら程度の良い商品でも、だれも見向きもしない。このため人気商品は高く、不人気車は安いという図式が成り立つわけだ。

そこで改めて人気車の中古車相場をながめてみると、確かに新車価格よりはいくぶん安い。けれど、乗りつぶすならともかく下取りのことまで考えたなら、必ずしも新車より安いとはいえない。たとえ現時点で新車より10万円安くても、下取り時に20万円も安くなったのでは損失のほうが大きくなってしまう。

こうしたことからも、残念だが価格に頼った中古車選びは危険といわざるえない。ユーザーにしてみれば、確かに価格は無視できないポイントだろう。しかし中古車だからこそ、後々のことをもっと真剣に考えるべきだ。本当に重要なのは、自分がそのバイクとどのようなつき合い方をするのかということであり、低価格はあくまでも一時的な魅力にすぎない、ということを覚えておこう。

高いモデルが決していい商品とは限らない。逆に安いのはそれだけ傷んでるというわけでもないのだ。問題は人気であり、いちがいに価格で中身を決めつけることはできない

失敗談に学ぶUSED BIKE購入術

現状渡しの誘惑!?

15万円という安さの88NSRがあったんで、これは安いと思ってショップの人に「現状渡しですけどいいですか?」と聞かれたんですけど、深く意味を考えずに購入したんです。ところがいざ納車になったらバッテリーはあがっていて、そのうえPGMがパンクしていて交換が必要な状態だったんです。仕方ないので整備、修理してもらったらその費用が10万円近くかかってしまって、25万円あったらもっといいNSRが買えたなと思いました。

正しい対処法

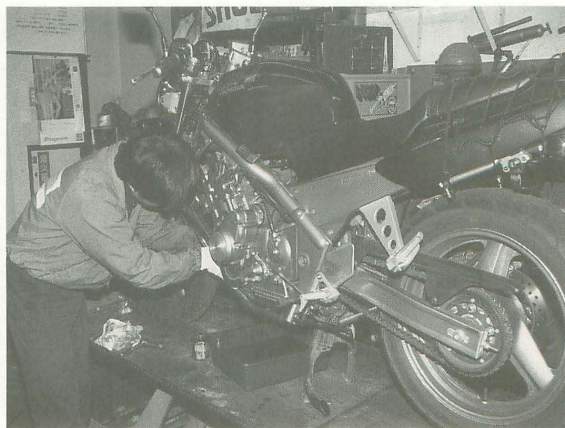
“現状渡し”は「このままの状態で売ります」というもの。つまり壊れていたり、調整が必要な場合があるんだ。そのかわり修理や整備をしてない分、車両の値段が安いわけだ。しかし“現状渡し”には程度の良くないものが多くあまりお薦めはできない。それでもどうしても購入したいという場合は、しっかりしたチェックと購入後の整備やパーツの費用をよく計算して損をしない買い物を心掛けることだ。

ACT 3 ランニングコストを考えて！

バイクは消耗部品のかたまり！購入後の計画も考える

たとえ中古車であっても、バイクを1台手に入れるとなれば、それなりにまとまった資金が必要になる。おそらく多くの人はバイトをしたりして、あこがれのバイクのために必死になって貯金をしてるはずだ。その熱意に水をさすつもりはないが、バラ色のバイクライフのためにも購入計画は慎重に行ないたい。

なかでも最も気をつけたいのが、ランニングコスト（維持費）の把握だ。バイクにかぎらずどんなモノでもそうだが、イニシャルコスト（購入資金）にはすごく敏感なのに、その先のことを考えてない人が意外にも多い。

このため、あり金をはたいてバイクを買ってはみたものの、ガソリン代がなくて走れないなんて悲惨なケースもある。これほどヒドクはないにしても、転倒して修理もままならないといったライダーは多いようだ。

バイクを所有する以上オイル交換は絶対に切り離せない。お金がないから今回はやめようなんてわけにはいかないのだ

メリット&デメリット

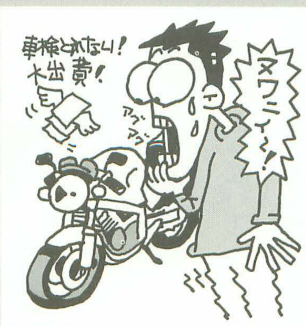
やはりバイクを買ったらツーリングにはいきたい。しかし毎月ローンに追われ、まさにガソリン代も出ない、なんて悲しいことにならないように、購入計画は慎重にやろう

飾っておくだけで満足というのならともかく、バイクは走ってこそバイクなのだから購入後のこともキチンと計画しておかないと、せっかくの苦労もむくわれない。ましてクレジットを利用するのなら、ランニングコストをしっかり管理しておかないと、借金で首が回らなくなってしまいかねない。

ともかく、「バイクは使いっぱなしでは済

失敗談に学ぶUSED BIKE購入術

避けるが勝ちの改造車

中古車でGSX-R750のネイキッド仕様が安い値段で売りに出ていたんで購入したんです。購入時に「このままの状態でも車検は大丈夫」とショップ言われていたんで安心していたんですが、車検のだ時になって「改造申請されていないからやっぱりノーマルに戻さないと車検はとおらない」と言われてしまって、あわててノーマルパーツを注文して元に戻して車検にはパスしたんですけど、パーツ代だけで20万円近い出費になっちゃって参りましたホント。

正しい対処法

たとえ安くても改造車に手を出さないのが中古車購入の基本だ。とくに250cc以上では車検の際大きな出費を強いられることになる。場合によっては今回のようにノーマルパーツを購入しないと車検をとおすことができない。なんていう最悪パターンに落ち入って大出費を強いられることになるぞ。もしどうしても、というのであれば少なくてもノーマルパーツがついているものを選ぶようにしよう。

まない商品」ということを、よ〜く肝に命じておくべきだ。なにしろバイクは数多くの消耗部品で構成されているため、走れば走った分だけ確実にどこかが減って行く。それを無視しては本来の性能など引き出せないし、ヘタをすればバイクそのものを壊してしまう。それだけならまだしもタイヤ交換をケチって、その代償として事故ったのでは笑い話にもならない。

具体的なランニングコストの総額はバイクの種類や排気量、それにオーナー各人の扱い方や使用頻度によっても、当然のことながら違ってくる。したがって「これで十分」とは一概にいえないが、ガソリン代なども含めて最低でも月額2万円程度は確保したい。メンテナンスに自信がない人なら整備代金として、もう少し余裕を持たせたほうが賢明だろう。毎月の残金は消耗部品の交換パーツ代、それに車検や修理代金など、いざというときのために貯金しておくのはいうまでもない。

消耗品の中でも特にタイヤは出費がかさむ。オンロードであれば、前後工賃含めて3万円前後はかかると覚えておこう

失敗談に学ぶUSED BIKE購入術

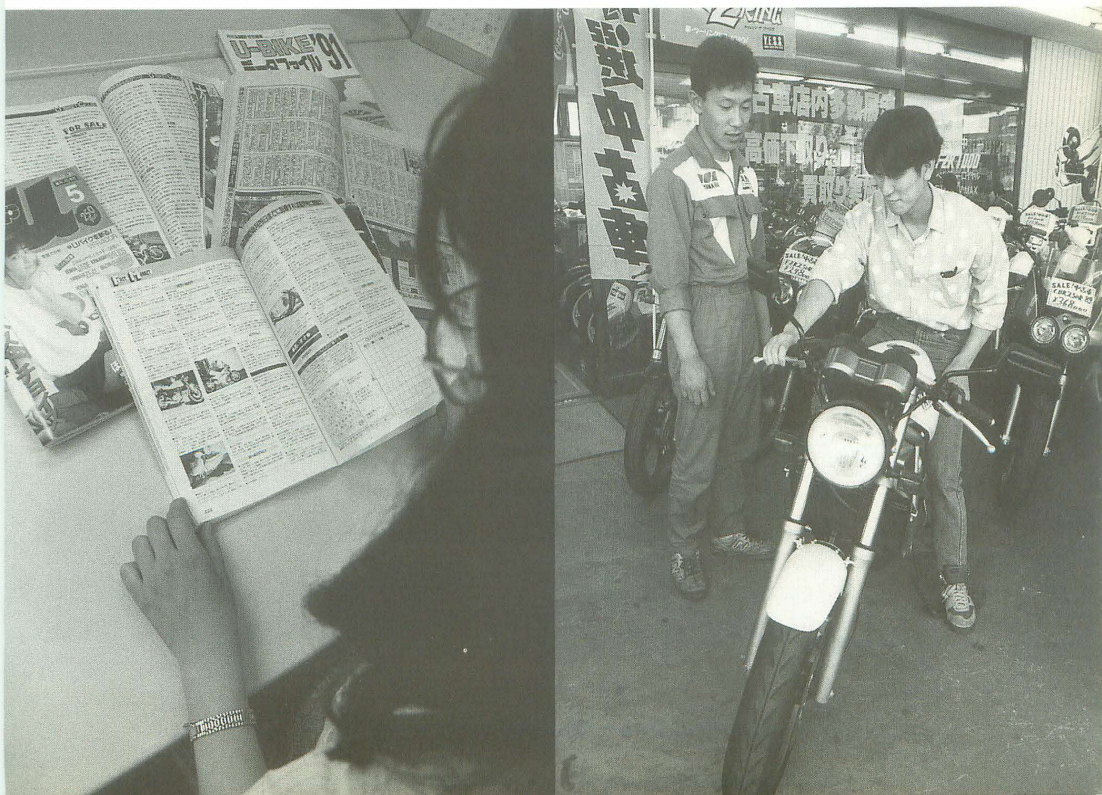
安物買いは損をする

ちょっとメンテナンスには自信があったので程度が悪いのを承知で、安いNSR250Rを購入したんです。確かにバイク自体は安く購入できたんですが、その後、タイヤ、ブレーキパッドと消耗パーツの交換が必要でそれらのパーツを購入したんです。自分でパーツの交換から調整までやったものの、車体の価格とトータルしてみたら程度のいいNSRと同じくらいの値段になってしまって、かかった手間を考えたら結局損をしたかなという感じでした。

正しい対処法

確かに程度が少しくらい悪くても、自分でメンテや修理する自信があるのなら、こういったバイクを購入するのもいいかもしれない。しかし注意しなくてはいけないのは、バイク自体の値段の安さに気を取られ、あとあと必要になるパーツの費用や手間を忘れがちになることだ。つまり最終的な必要金額まで細かく計算に入れてプランをたてないと往々にして損をするというワケである。

購入方法

個人売買＆中古車販売店

ACT 1 中古車専門誌で情報収集！

自分の欲しいバイクのタマ数と相場価格を調べる

中古車を手に入れる方法には、大きく分けると二通りの方法が考えられる。そのひとつは、雑誌の売買ページを利用したり、友人や知人に譲ってもらうなど、いずれにしても第三者を介さずに直接購入する個人間売買。そして残りのひとつが、中古車販売店で購入する一般的な方法だ。

どちらの方法を選ぶにせよ、それぞれ異なったメリット・デメリットがあることは知っておくべきだろう。逆にそれがシッカリ分かっていないようでは、ただでさえ難しい中古車選びを成功させることなんて、とうていできない相談だ。勝負に勝つためには、まず敵を知り己を知る。これは、どんな場合にも共通した鉄則といっていい。

そこで役に立つのが、いわゆる中古車情報誌だ。といっても、単純に狙いのバイクを探すだけでは良い結果に結びつかない。答えをあせらず、まずはジックリと情報収集から始

中古バイク購入のための専門誌も豊富に出ている。相場価格はもちろんだが、中古車に関する様々な情報を得ることで、購入際のトラブルを防ぐことができる

めるべきだ。そのためにも一回だけ買ったところで、あまり大きな意味はない。少なくとも３ヶ月、できれば半年くらいは連続購読したいところだ。

ここでまず最初に読み取りたいのは、やはり何といっても相場だ。そもそも、これを知らなくては価格の安い高いも判断しようがない。それだけにターゲットを特定のバイクに絞れているなら、絶対に無視できないポイントとなる。もし絞り切れていなくても、予算内で選べる車種を事前検討する判断材料となるだけに、当然おろそかにはできない。

ショップの広告は貴重な情報源だ。やはり年式、走行距離、保険、などの詳しい内容を毎月掲載しているショップは販売体制も信頼できると考えられる

このほかにも、連続購読していれば販売店ごとの特色や特徴、つまり、どんな車種が得意なのか？　さらには、その販売店の販売姿勢など重要なところも見えてくる。

たとえば掲載される商品の写真が毎号変わらない販売店なら、それだけ売れていない証明ともいえるだろう。価格や年式などスペックは違うのに、写真が変わらないとなったら問題の根はもっと深いものがある。

写真代など広告費をケチっているか、さもなきゃ見せかけだけのオトリ広告なのか？　どっちにしても、あまり良心的な販売店とは思えない。また、スペック内容に不備（価格だけで年式や走行距離、車検残が記載されていないなど）がある広告を平気で載せるような販売店も、やはり信頼性に乏しいと思って間違いないだろう。

というように、中古車情報誌から読み取れる要素は思いのほか多い。こうしたことを実際に販売店まで行って確かめることを思えば、たかが数百円の投資など安いもの。とはいえ、せっかく投資したならムダにせず、できるだけ多くの情報を引き出すのが賢い消費者だ。

失敗談に学ぶUSED BIKE購入術

購入契約は確実に

電話による通販でバイクを購入、ところが届いたバイクのカラーが注文と違う。交換してもらおうと思ったら「申し込み書類には指定がしてなかったので、こちらで決めさせてもらった。どうしても交換したいなら配送料は有料になる」と言われてしまった。自分で記入した申し込み書類の控えを調べてみたら色の指定欄はうっかり見落として記入してない。高い配送料を払うのもバカらしいので欲しいカラーはあきらめてしまいました。

正しい対処法

通販でけっこう多いのが、こういった申し込み書類上の記入ミスや思い違いによるトラブル。購入に必要な書類への記入は十分なチェックが必要だ。また書類を送った後、バイクが届く前に電話による内容の最終確認を忘れずに行なうようにしたい。購入前には自分の欲しいモデルが売れていないか、などの確認（カラーの確認も併せて）をしっかりしておくことがトラブルを防ぐポイントだ。

ACT 2 個人売買での購入ポイント

駆け引きはトラブルのもと、お互いの責任分担は明確に！

個人間売買のメリットは、何といっても安さにつきる。というのも売り手と買い手の直接交渉だけに、当然ながら中間マージンが省かれるからだ。さらには消費税も必要なくなるなど、イニシャルコストを低く押さえるには有利な材料が多い。

しかしそこには、同時に多くの問題が内包されるのも事実。最大の問題は、売り手と買い手の意識の違いだ。売り手にすれば少しで

失敗談に学ぶUSED BIKE購入術

たかが書類されど書類

個人売買でバイクを買ったんですが、登録に必要な書類（車検証や軽自動車届出済証など）が送られてこない。このままだと名義変更も車検もできないので、元の持ち主に書類を送ってほしいと催促したら、実は書類がないバイクだったんです。「バイクを返すから代金を返してほしい」と頼んだら「一度売ったものを返されても困るし、代金は使ってしまった」と話にならず、さんざんもめたあげく、泣き寝入りするハメになってしまいました。

正しい対処法

個人売買に限らず、つい車体の方ばかりに気を取られて見落としやすいのが車検証などの書類の不備だ。購入に際しては、まず書類の有無の確認、書類に記載されている車体番号と実際の車体番号に違いがないかの確認もしておこう。もし違っていたらエンジンを積み替えていたり、盗難車という可能性だってある。それと「あとから書類を送るから」と言われたら、必ず、コピーをもらっておこう。

も高く手放したいはずだし、買い手の思いはそのまったく逆。それだけに、お互いの調整は想像以上に困難な作業となってしまう。

これを防ぐには、売り手と買い手がともに市場相場をよく理解しておくことが必要だ。愛着のあるマシンを手放すオーナーは、とかく強い思い入れを持ちがちだが、冷静に客観的な評価ができるようでありたい。そのためにも中古車情報誌を利用して、自分のマシンがどの程度の値がつくのか、いくつかの買い

買取り・下取りガイド

ホントのところ、今、自分のバイクはいったいいくらで売れるだろう？ そんなキミたちの疑問にズバリ答えるこのコーナー。愛車を手離すときの参考にしてほしい。

売る方法は3WAY

①買取り＝ショップに売る

2 下取り＝乗り換える

3 個人売買＝個人に売る

買取り・下取り相場(万円)

アメリカンモデル引き合い強し。JAZZ、レブル、スティード高値更新中。

オフモデル高値安定。FZRシリーズは価格下降のきざし強し。

SHOPが欲しがるこのBIKE

232

233

買取り・下取りガイドなどのコーナーで自分のバイク、または欲しいバイクの価格をチェックする。今後の動向なども載っているので、購入時期などの検討にも非常に役立つ。（写真は中古バイク月刊誌チャンプU）

失敗談に学ぶUSED BIKE購入術

名変の手間も忘れずに

雑誌の個人売買でバイクを購入したんですが、名義変更をやることが条件だったんです。気軽に「やります」って返事をしてしまったんですが、よく考えてみたらこちらは東京、相手は大阪で、名義変更するとなると相手の地元の陸運局にいって手続きしなくてはいけない。バイクの引き取りとは別に１日仕事を休まなくちゃいけないし交通費を考えるとかなりの出費になってしまい、もっと事前に売り手と打ち合わせしておくんでした。

正しい対処法

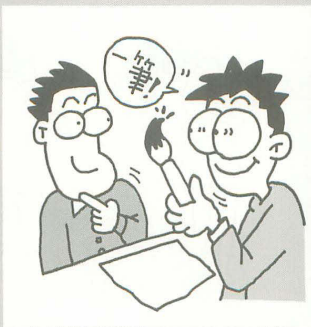
名義変更（住所変更）はそのオートバイが登録されている地元の陸運局で手続きしなくてはいけない。個人売買で購入する場合、売り手と買い手が同じ県内に住んでいれば、さほど手間ではないが、東京と大阪となると大変だ。できれば元のオーナーとよく話し合って必要書類を郵送し、元のオーナーに名義変更をやってもらうようにしたい。そうすれば２度手間にならずにすむはずだ。

取り業者に査定させてみるのもいいだろう。
　こうした努力は、もちろん買い手のほうもおこたれない。いくら保証やクレームが効かないとはいえ、前オーナーの手でしっかり整備されていたマシンなら、そうしたところもちゃんと評価すべきだ。販売店で購入するのと違い、前所有者が明確なのだからこそ、日常のメンテナンスや使われ方などもハッキリさせ、後にシコリを残さぬようにしたい。
　お互いを納得させる具体的ラインは、相場よりも安く、下取り価格よりは少し上といったあたりが妥当だろう。ともかく、お互いが自分の主張をゴリ押ししても、絶対に話はまとまらない。こざかしい駆け引きなんてしないで、正直に話し合うことが肝心だ。
　このほかの注意事項としては、原則として現金取り引きが大前提だから、必然的にクレジットはムリということになる。また、名義変更などのメンドウな手続きも、すべて自分たちで処理しなければならない。これらをイイカゲンにすると後で大きなトラブルに発展しかねないので、お互いの責任分担を明確にしてキッチリ責任を果たす心構えが必要だ。

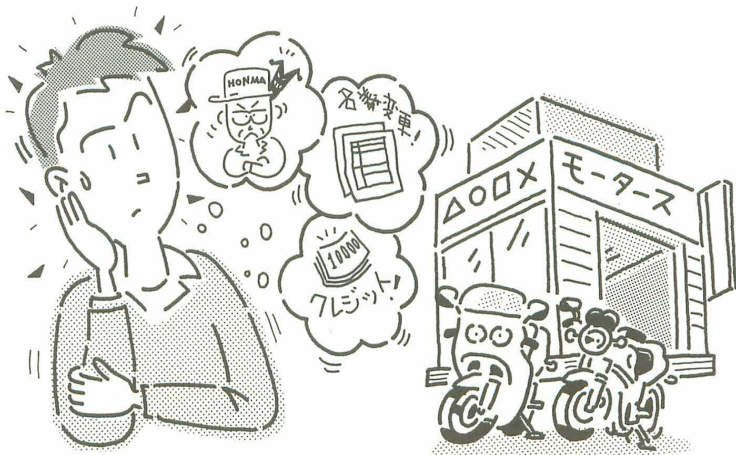
雑誌の個人売買コーナーは、中古専門誌に限らず一般二輪誌にもある。全国各地からの情報の中には、意外な掘り出しモノがあったりする。希少車や絶版車などを探している人などは特に要チェックだ

失敗談に学ぶUSED BIKE購入術

支払いトラブルに注意！

　個人売買でバイクを20万円で売りに出したら、すぐ買い手がついて値段もOKということだったんで交渉成立。とりあえず内金ということで10万円払ってもらえたので、バイクも引き渡したんです。ところが名義変更も済んだ後になって「全部で15万円しか支払えない」と相手がいいだしたんです。こっちも20万円を新しいバイクの頭金にするつもりだったので困ると説明したんですが、相手は「払えない」の一点張り。結局５万円損してしまいました。

正しい対処法

　個人売買では、口約束による支払いのトラブルも結構多い。面と向かって「〇〇円払ってください」とはなかなか言いにくいもの。しかしオカネがからむ以上、ビジネスライクにいきたい。相手の心情を害さないように、支払いに関して一筆書いてもらうのがトラブルを防ぐコツ。たとえば分割なら何回で、いつからいつまでと明記してもらえば、後になって支払えないとは相手もいいにくいからだ。

ACT3 ショップでの購入ポイント

中古車だからこそ、より信頼性を最重視する

中古車販売店で購入する場合のメリット・デメリットは、個人間売買のときのだいたい逆だと考えていい。まず価格面からみると、利益を見込んである以上、極端に安いことは当然ない。けれど、不当に高いということも基本的にはないはずだ。

なにしろ、それで生計を立てているのだから、ユーザーが納得できないような価格ではとても商売にならない。だからこそ逆に、相

失敗談に学ぶUSED BIKE購入術

旧車は覚悟が必要

10年以上前のモデルを中古車ショップで見つけて、古いし試乗もできなかったんで心配だったんですが、ショップで「もし壊れたら修理する」と約束するので、思い切って購入。案の定、購入後クランケースにクラックが入っているのが分かって、ショップにクレーム修理を頼んだら「パーツがすでにないので修理できない」と無責任なこと言ってきたんです。さんざんもめたあげく、なんの保証もなし。走行不能で床の間の飾りですよ。

正しい対処法

旧車では、修理やパーツ交換ができないものもあることを認識しておこう。ショップの保証はあまり信用しない方がよい(どうしても売ると言うことが優先されるから)。購入に際しては事前にパーツの有無をメーカー確認するなり、そのバイクに多いトラブルを調べておくぐらいの熱意が必要だ。当然維持していくのもそれなりに手がかかり大変だし、初めて中古を購入するような人にはお薦めできない。

場というものができるのだ。それでも実際には店の規模などによって、確かに多少の高低はある。しかし良心的な販売店であるなら、相場を大きくはずれることはないし、驚くほどの価格差にはならないはずだ。

次なるポイントは、バイクの数が豊富なこと。たとえターゲットが絞りこまれている場合でも、中古車は世界に1台だけしかない特別な商品だけに、できるだけ多くのものを見比べて損はない。程度の差はもちろんのこと、より自分のフィーリングにピッタリくるバイクと巡り会いたいものだ。

さらには名義変更などの手続きも、販売店で購入すれば費用はかかるものの、一任できるので確実だろう。しかもクレジットも可能になるから、予算の少ないユーザーには見逃せないはずだ。

というように、ユーザーにとって頼もしい印象を与える一方で、残念ながら不安材料も決してないわけではない。極端な話をすれば、販売店にとってユーザーはお客であると同時にメシのタネでもある。このため数ある販売店のなかには、あの手この手でユーザーをだまそうとする、悪質な販売店が後を絶たないのも実情だ。

そうした悪質販売店の手口は千差万別、しかも巧妙ときてるから、一般ユーザーには正直にいって見分けにくい。だからこそ自分の狙っているバイクについてくらいは、十分に下調べをして、だまさないだけの知識を身につける必要があるわけだ。

とはいっても、百千練磨の店員に負けないだけの知識を持つなんて、やはり一朝一夕にできるものじゃない。そこで、あっさりとバイクに固執するのはやめてしまうのもいいかもしれない。代わりに販売店の雰囲気や店員の対応など、店の販売姿勢と店員の人間性を観察しよう。これならバイクのメカや複雑な中古車流通を知らなくても、だれもが簡単に

ショップといってもやはり人間、置いてあるバイクの状態も要チェックだが、お店の人柄などはショップ選びの大きなポイントとなる

●ショップからの一言!!

ショップが語る近年お客さん事情

最近ユーザーさんは指名買いがほとんどですね。店にきてからバイクを選ぶという人は少ないです。値段は事前に中古市場とか他のお店を回ってよく研究していますし、値引きを要求する人も少ないですね。程度がよいものはあまり値段を気にせず、高くてもいいものなら買っていかれますよ。

逆に程度に関してはかなり神経質な人が多いですね。狙っていたバイクでも傷があったりすると、いとも簡単にあきらめちゃうんで拍子抜けすることがありますよ。一般的に共通している点は話べたなこと。こちらから話しかけないといつまでも黙っているんです。分からない事はどんどん聞いてほしいですね。

あと、知識だけが先行しているような人もときどき来ます。たとえば新品のカウルをつけていたりすると、平気で「事故車の再生車じゃないの?」なんていうんです。ウチとしてはもちろんそうじゃないし、別にだまそうなんてつもりもなく、無償でパーツ交換してたんですけどね。いくらなんでもカウルが新品だからといっていきなり再生車はないですよ。なんかガッカリしちゃいますね。

見比べられるはずだ。

この際、気をつけたいのが、店の規模や装飾など、外観だけで判断しないということ。大きな販売店はそれだけで圧倒されてしまいがちだけど、大きくなった理由が分からなくては信用するにあたらない。当然、信頼の証しと信じたいが、もしかしたらそれだけ多くのユーザーをあざむいたのかもしれない…。いずれにしても、それを確かめるまでは一方的に信頼するわけにはいかないし、小さな販売店にだって良い店はたくさんあることを忘れてはいけない。

見積金額をそのへんの紙キレに書くような店はパス。キチンとした見積書を出してくれるお店はやはり信頼できる

契約前には必ず詳しい見積書を請求すること！

良い販売店の条件としては、まず何より店員の応対がシッカリしていて、ユーザーの相談に親身になってくれることだ。さらに展示されている商品に管理が行き届き、常に気持ち良く磨き上げられていること。そして価格の表示が明確で、諸費用などの明細もきちんと説明してくれることなどだ。

販売店の中にはバイクの本体価格と諸費用を一緒にして、ポッキリ価格なんて表示をしている店もあるが、これはあまり感心できる表示ではない。ユーザーにしたら必要な額が一目で分かって親切なようだが、これではバイク本体の価格が分からないから本当に安いのかどうか判断しようがない。さらには諸費用の内訳も不明となるため、本当に必要な料金なのかどうか分からなくなってしまう。

こうしたトラブルを避けるためにも、契約前には必ず見積書を請求したい。これは購入条件を詳しく書いた書類で、ユーザーが商品を買うのに必要となる料金を具体的に明示してある。したがって車両本体価格と諸費用の合計だけを書いたような見積書は、とても見

失敗談に学ぶUSED BIKE購入術

ちょっと試乗は要注意

あんまり評判のよくないショップだったんですけど、探していたバイクがあったので尋ねたら、「試乗していいよ」というので、乗ってみたんです。でもタンクにキズがついてるし、「しばらく考えます」って断ろうと思ったんですよ。ところが「試乗前はタンクにこんなキズはついていなかった。売り物にキズをつけたんだから買い取ってほしい」と言いがかりをつけられてしまい、さんざん言い争って、買わされるのは避けられたものの嫌な思いをしました。

正しい対処法

試乗させて、「キズがついた」とインネンをつけてくるワケだ。最近はこういった悪質なショップはまずないが、完全にないとはいいきれない。試乗には心構えが必要だ。試乗前にはキズの有無の確認はショップの人間と一緒に行なうこと。できれば友達などの第三者がいた方がいい。試乗に際しては転倒は論外、細心の注意が必要だ。契約しない限りバイクはショップのものだということを忘れずに。

積書などとは呼べないし、そんなものを出す店はとうてい信頼できない。

また保証のあるなしも、店選びの重要な要素だ。新車でさえ保証期間があるのだから、まして信頼性の乏しい中古車なら保証はあって当然だ。それができないのは自分の店で販売する商品に、それだけ自信がないということにもつながるだろう。

実際問題として保証販売をしてる中古バイク店は、残念ながらまだまだ少ないのが実状だ。しかし保証をつける販売店も着実に増加しつつあるし、いつまでもユーザーが安易な販売店の存在を許しては悪質な販売店もなくならない。それだけに自分の商品に責任を持てないような販売店では、絶対に買わないようにすべきだ。

中古だけに保証というのは大きな魅力である。しかしいくらそう書いてあったとしても、それがどの程度の保証なのか、完璧に無料なのかは契約前にハッキリと確かめておくことだ

失敗談に学ぶUSED BIKE購入術

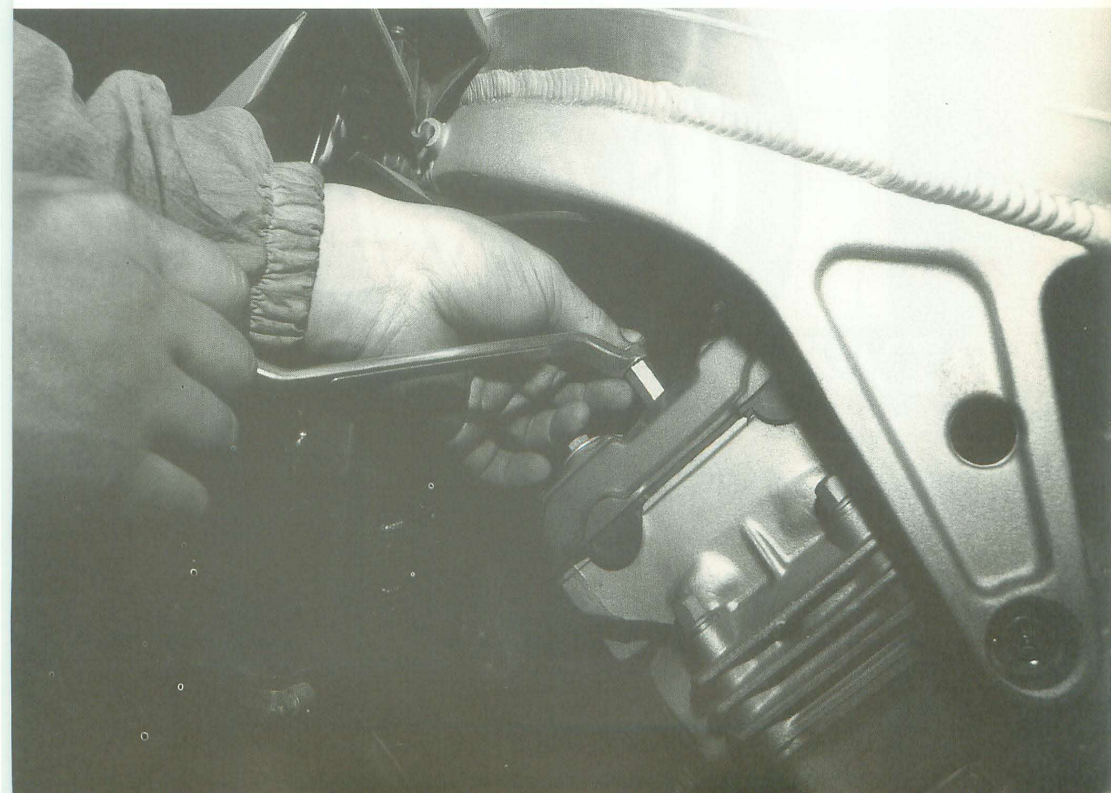
車両価格には裏がある

人気で高値のCBX400Fが「車検2年付けます。車両価格50万円」で出ていたので、車検が2年付いているなら買い得と考えて、契約したんです。ところが納車の時に「車検費用は車両価格の50万円と別請求」になると言われてびっくり。「車検代がかかるのなら購入できない」と断ろうとしたら「すでに車検を取ったので解約はできない、解約するなら違約金として車検費用を払ってくれ」といわれてしまい、泣く泣く購入。結局80万円近い出費になってしまいました。

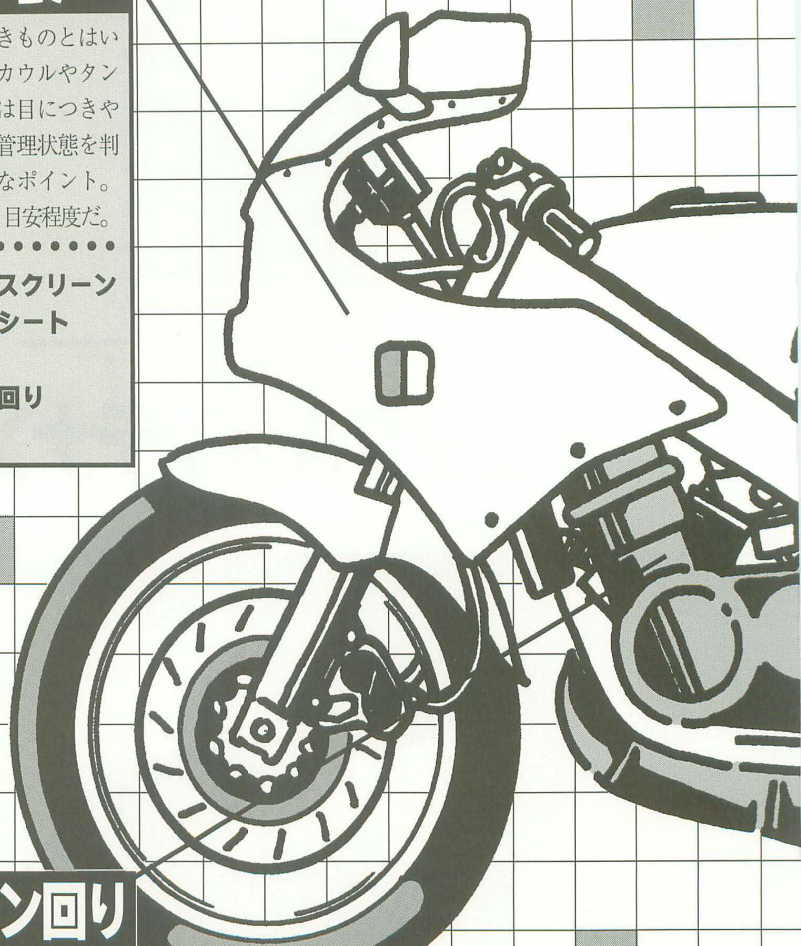
正しい対処法

表示価格に車検費用も含まれていると勘違いしたのがトラブルの原因。ショップ側は車検費用は別扱いにしていたワケだ。ショップにしてみればバイクに車両価格だけ表示したほうが当然安く見えるし、それが商売。現在こういった表示方法は禁止されているが、表示を改めないショップは依然多い。予防策としては、契約前に納得のいくまで話を聞いて、支払い金額の不明瞭な部分をなくすことだ。

―― バイク検証 ――

チェック&メンテナンス

①外　装

中古車にキズはつきものとはいえ、外装のなかでもカウルやタンク、マフラーのキズは目につきやすく、転倒の有無や管理状態を判断するうえでも重要なポイント。走行距離はあくまでも目安程度だ。

ACT1…**カウル＆スクリーン**
ACT2…**タンク＆シート**
ACT3…**マフラー**
ACT4…**メーター回り**
ACT5…**その他**

②エンジン回り

まずオイル漏れはないか。水冷車ならラジエターからの水漏れにも要注意。下回りも忘れずにチェックしよう。4サイクル、2サイクルを問わずエンジンの始動性も必須チェックポイントだ。

ACT1…**エンジン本体**
ACT2…**ラジエター**
ACT3…**クラッチ**
ACT4…**キャブレター**

③シャシー

フレームは曲がっていないか。ステアリングにガタはないか。フロントフォークからのオイル漏れは？タイヤの減り、チェーンの伸び具合いは？…等々、シャシー関係のチェックポイントは多い。

ACT1…**フレーム**
ACT2…**ステアリング**
ACT3…**フロントフォーク**
ACT4…**リヤサスペンション**
ACT5…**ブレーキ**
ACT6…**タイヤ＆ホイール**
ACT7…**チェーン＆スプロケット**
ACT8…**ワイヤー関係**

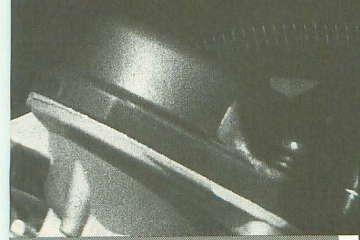
④電 装 系

ヘッドライトやウインカーの光り具合いは？ブレーキランプの作動性は大丈夫か。バッテリーの状態は？　灯火類のキズや割れも意外と見落としがちなのでシッカリとチェックしよう。

ACT1…**保安部品**
ACT2…**バッテリー他**

バイク検証その1

外　　装

教訓その１…昼間、太陽の下で見るべし！
教訓その２…キズの原因を探るべし！
教訓その３…補修のあとを見抜くべし！
教訓その４…見えなければ手で触れるべし！

ACT 1

カウル&スクリーン

少しくらいのキズなら仕方がないが、細かいキズが多いものは要注意。バイクを早く手にしたい気持ちはわかるけど、第一印象が悪いようならやはり避けるべきだ

●Check.1

外観でほぼ分かるバイクの善し悪し

中古車選びで肝心なのが外観。見た目が良ければすべてよしというわけでもないけど、パッと見た第一印象が悪いと感じたらまずやめた方がいい。不思議なもので、第一印象というのは案外無視できないのである。もちろん、外観から品定めをやるには、それなりの予備知識ぐらいはおさえておきたい。

狙っているバイクの新車時の状態を事前に頭にインプットしておくと、中古車選びが楽になる。たとえば、カウルのある部分だけがみょうに光っているとか、タンクだけがきれいだったりするバイクは事故車だったりする場合があるから、その辺の見きわめ方でとても役に立つはずだ。

外観がピカピカならそれでいいというのではないのである。要は全体の程度のバランスがとれているかがポイントなのだ。逆に、走行距離は少ないのに、キズやサビが多いバイクも要注意。オドメーター(距離計)を戻してあることも考えられるし、仮に走行距離に偽りがなく、距離数の少ないものでも、前のオーナーの管理状態が悪ければ、それだけバイクの痛みも早くなる。極端な話、管理状態や乗り方の悪い5000km走行のものより、管理状態のいい1万km走行のバイクの方がいい場合だってあるのだ。

中には事故車でも、外観からはまったく分からないくらいパーツ交換がされているものもあるだろう。でも、考え方によってはそれで元通りになっていて、走りにも影響がなければいいのである。試乗してもそれらを見分ける自信がなければ、できるだけ知らないお店では買わないようにするとか、バイクに詳しい人を同伴することだ。

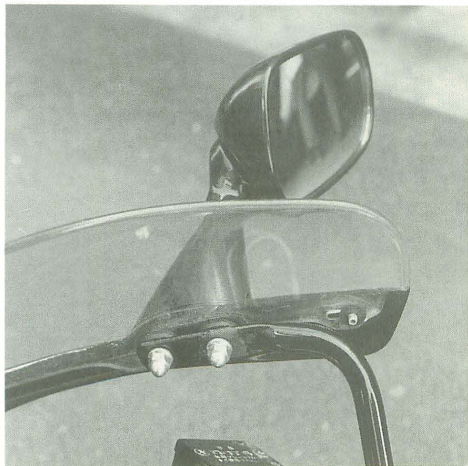
●Check.2

カウリングは実際に手で触れてみること

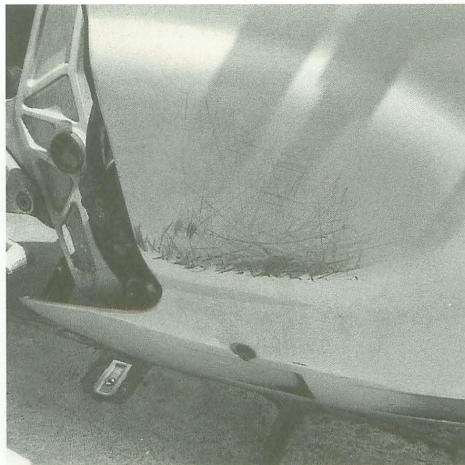
カウルレス車の人気が高まっているとはいえ、レーサーレプリカ車を代表するように、カウリングを装着するバイクの種類は多い。なんだかんだいってもカウリングがライダーに与える恩恵は大きいのだ。どうせならしっかりしたものを選びたいものである。少々割れていても後で交換すればいい、なんて考えはやめた方がいい。いくら樹脂でできているとはいえ、交換するとけっこうな出費になることを忘れないでほしい。少しの割れが、乗っているうちに振動で大きくなり、走行に支障をきたすことだってあるのだ。カウル自体は割れていなくても、カウルとシャシーを止めるステー(取り付け用の金具)が曲がっていたり、固定用のビスやクリップ付近のカウルにひび割れなんてケースもままある。よほど年式の古い車で、劣化したものでない限り、転倒などによる事故の後遺症ということも十分に考えられるので、取りつけ部の確認も重要ポイントだ。ただ眺めて見るだけでなく、実際に指で押したりして触れてみること。こ

外　装

んなところで遠慮してもいいことはひとつもないのだ。

スクリーンとアッパーカウルの取りつけ部のガタも見逃せないポイントだ。最近はビス止めの代わりに、リベット止めの車種が多いだけに、何か外部からの衝撃などでこの部分の穴が広がって緩むと、耳障りな振動音の原因にもなりかねない。もちろん、スクリーン自体の透明度やキズ、ひび割れのチェックも忘れないようにしよう。

カウリング装着車（レプリカ系は特に）は、ステーの曲がりや塗装落ちに注意。この手のタイプはバックミラーで後方確認をしてステーの曲がり具合いを調べよう

アンダーカウルを支えるステーとカウルに無理な力が加わっていないかもチェックしよう。実際に指で触れてグラつきなどの有無を確認する

これは極端によくわかる例で、明らかに転倒による後遺症だ。中にはカウルのヒビ割れが目立たないだけで、実際には割れているものも多くある

ここまで年季の入ったキズのあるものは、いろいろな要因が考えられる。その他の外観がよくても購入を急ぐのは考えものだ

メンテナンス①

メンテナンスはまず洗車から

洗車といってもむやみに水をかければいいってものではない。バイクはクルマなんかと違い、エンジンを始め、露出している部分が多い。日常生活防水されているとはいえ、電装関係に水気はご法度だ。イグニッションコイルやワイヤーハーネスなどが、できるだけ水にさらされにくい場所に装着されてあることを考えれば、自然とうなずけるはずである。

雨のように上から落ちてくるものには、そこそこに対応できるようになってはいるが、下からの水の攻撃にはそうでもないのである。だから、ホースで水をかけるにしても、その辺を考慮に入れてできるだけ上からかけることを心掛けたい。間違ってもマフラーの穴に水を入れたり、電装関係付近に集中攻撃を浴びせるなんてことのないようにしたい。洗車後は、ワイヤーハーネスや他の電装関係にかかった水を拭き取るくらいの配慮もほしい。また、雨や洗車の水が原因でコネクターがサビてしまい、接触不良を招くこともあるので、定期的に潤滑剤をかけるのも効果的だ。

洗剤はカー用品店で売っているようなカーシャンプーなどがあるが、一般家庭用の中性洗剤でも十分。これを柔らかいスポンジやウエスに含ませて、バイク全体の汚れを洗い落とす。この時も上から下へという感じが理想だ。そして油っぽい部分はなるべく後の方にまわす。

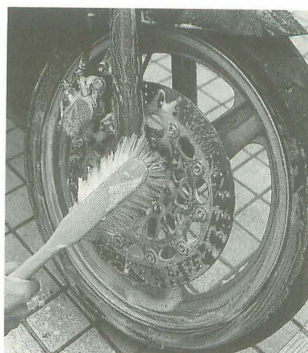
カウリングがある場合は、外して中まで洗浄することも忘れてはいけない。そうすることによって、普段あまり目にしない部分の状態を知ることもできるわけだ。たとえばエンジンからのオイル漏れや、カウルを取りつけるネジの緩みを発見することだってあるかもしれないからだ。これはカウルのないバイクについても同じこと。そして洗った後の拭き取りも忘れずに。

同じ乗るならきれいな方が気持ちいいものだし、整備だってラク。洗車はメンテナンスの基本なのだ。

洗車はまず、スポンジがきれいなうちにデリケートなスクリーンから始めたい。あらかじめ水をかけてやるのが鉄則

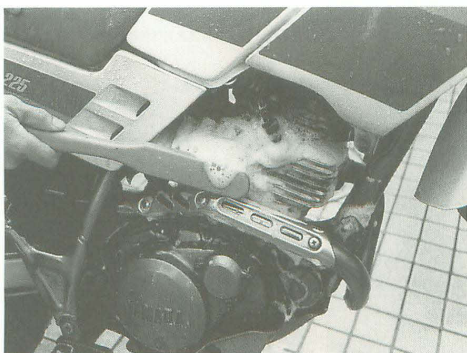
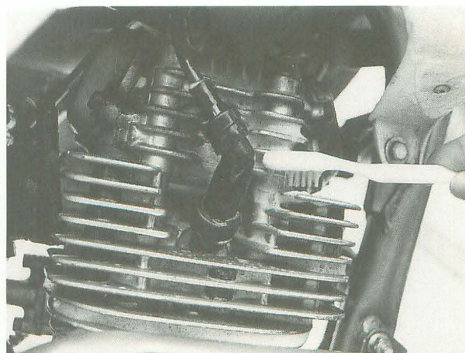
洗車は上から下へ。スクリーン、タンク、シート周辺が済んだら、汚れが付着しやすい下回りへ

外　装

フロントフェンダーからアッパーカウル下付近は汚れが付着しやすいので、洗い忘れのないように

ブレーキ回りは洗車ブラシが効果的。ただし、これでボディ全体を洗うのは塗装にキズが入るのでご法度だ

ホイール回りも洗車ブラシが有効だ。ブラシが入っていかない所はスポンジで洗う

洗剤を洗い流す時もやはり上から下へ。カウル内のハーネスやコネクター類には、電気系トラブルを招く恐れがあるので直接水をかけないこと

拭き取りをしっかりとやっていないと、その後のワックスがけが大変。もちろん、ワックスがけの前に、カウル内の水気も拭き取ってしまおう

エンジンに付着した油汚れにも中性洗剤は有効だ。泡立ちが悪いようなら、いったん水で流してから2度洗いをするといい

洗車ブラシが入っていかない部分は、歯ブラシという手もある。空冷エンジンのフィンなどの細かい部分にはかなり効果的だ

ACT 1 カウル&スクリーン

メンテナンス②

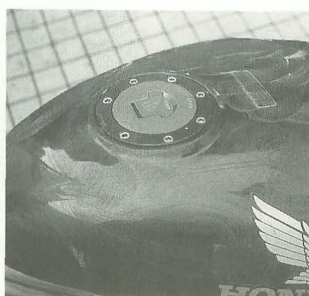
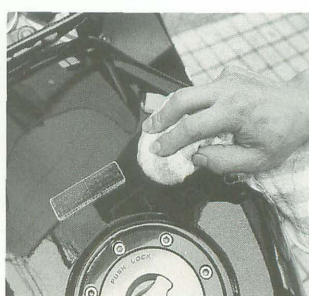
ワックスがけは愛車への愛情表現

ワックスがけは洗車後が鉄則。ホコリが付いている状態でかけると、塗装面にキズが付いてしまうからである。そして、水気がなくなってからかけること。

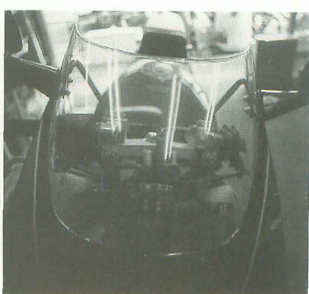
ワックスには固形、半ネリ、液体の3タイプがあり、使用条件によって使い分けるわけだが、ワックス効果だけを期待するなら固形がベストだ。他の2タイプは種類にもよるが、多かれ少なかれ研磨剤が入っているわけで、必要以上にかけると塗装面を傷めてしまうことにもなるので要注意。

その他、1度かけたら3ヵ月間ワックスがけ不要とか、いろんなタイプのものが発売されているが、一番いいのは、オーソドックスなタイプでもいいから、まめにかけてやることだ。ヘタなワックス（研磨剤をたっぷりと使ったようなタイプ）でも使おうものなら、それこそ、ツヤが出るどころか、ツヤ取りになってしまうことだって十分ありうるのだ。やっぱり人間、ラクしちゃいけない。面倒でもまめさが肝心だ。

気をつける点は、とんでもない部分へのワックスがけ。たとえば、フロントフォークのインナーチューブ。キレイにしたい気持ちはわかるが、オイルシールを傷めることになるので要注意。

①ワックスがけはボディが完全に乾いてから。弧を描くような感じで少しづつかけていくのがコツ

②ひととおりワックスがけが終わったら、このように白っぽい状態になるまで待って拭き取り作業へ

③ワックスを拭き取るには十分に乾いた柔らかいウエスを使う。ここでは水気は禁物なのだ

透明感のなくなったスクリーンは、プラスチック用ワックスなどで復活させることも可能だ

処理前…透明感のなくなったスクリーンは、そのほとんどが表面の細かいキズによるものだ

処理後…プラスチック用ワックスで透明感を取り戻したスクリーン。その差は左に比べ一目瞭然

■必ず役立つケミカル用品・その①

ここでは愛車と永く快適に付き合っていくためのケミカル用品を紹介。ワックスがけはマシンメンテの基本として月に一度は心掛けたいもの。また、プラスチック用補修剤は転倒時の破損にとっても便利なアイテムだ。

シュアラスターインペリアル〈JR〉　素晴らしい光沢性と効果の強さ、持続性で定評の米国製ワックス。デリケートなメタリックカラー、高熱部、ツヤ消し部を除いたどんな塗装面へも使用可能。100g・1600円③

GEARカウルクリーナー　スプレーして汚れを拭き取るだけで汚れが落ち、素晴らしい光沢が得られる。スチール、ガラス等の汚れ取りとしても使える。420ml・1500円②

PRO750キャストクリーナー　ホイール、フロントフォークなど、金属光沢面の汚れや腐食部を超微粒子研磨剤で除去する。220ml・1200円③

CRCラディシール　高純度アルミニウムを配合したラジエターの冷却水漏れ防止＆予防剤。漏れの原因となる小さな穴を素早く補修する作用を持つ。使用方法はラジエターに入れるだけ。180ml・700円①

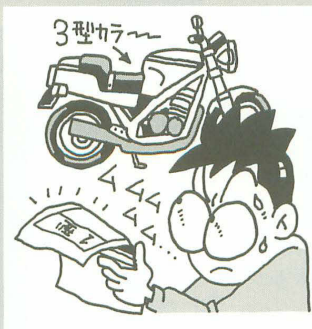
GEARプラリペア　従来、素人には難しかったABS樹脂やプラスチック部品の補修および成型を簡単にできるようにした画期的な補修キット。カラー／ホワイト、ブラック、クリア、レッド、ブルー。セット内容／アクリル樹脂粉末・5g、アクリル系樹脂リキッド・10ml、スポイト、リキッド注入容器、リキッド注入針。1600円②

PRO750カウリングワックス　塗装面の色あせを防ぎ、ツヤを出す。ホコリの吸い付きを抑え、雨をはじく。220ml・1500円③

●問い合わせ先
①呉工業株式会社　TEL03-3793-3011
②株式会社デイトナ　TEL0538-35-6114
③株式会社日本ケミカル　TEL03-3799-0452

失敗談に学ぶUSED BIKE購入術

型式は書類でチェック！

CBX400Fの3型を購入したんです。確かにカラーは3型だし購入時にショップでは3型だというので信用したんです。ところが購入後たまたまバイク屋で見てもらったら「3型じゃなくて1型だね」といわれて、車検証を確認したら本当に1型なんです。どうやら3型の外装だけ取り付けたものを買わされてしまったんです。ショップにクレームをつけたら「ウチは外装で判断してるからねぇ」と全然取り合ってくれなくて悔しい思いをしました。

正しい対処法

古い中古車で意外とありがちなのがこの型式のトラブル。特に人気のあるモデルの場合、年式違いに売れ線の外装をつけたり、事故で外装がダメになった場合なんかもよく年式が違う外装をつけて売っていたりする。購入の際は必ず車検証などの書類で型式を確認するのがポイント。またフレームナンバーからの型式を確認することもできる。なんにせよ外装やカラーだけで信用するのは禁物だ。

ACT2

タンク&シート

ツヤあせやキズなど外観の程度も気になるところだが、タンク内の程度も重要チェックポイント。シートは当然ながら破れていないのが絶対条件だ

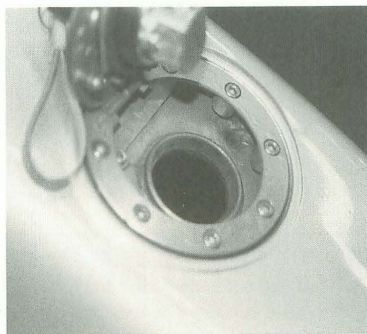
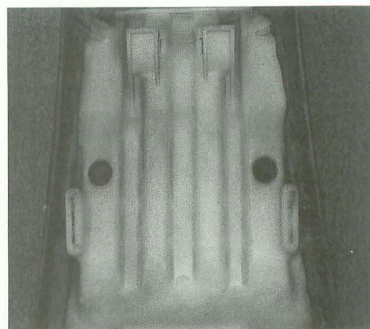
●Check.1

納得する前に中までチェック

外装の中でもタンクのヘコミは目立つ。もしヘコミがあった場合、気になるかならないかは別として、なぜそこにヘコミができたのか、その原因を全体の外装と照らし合わせながら推測してみることが重要だ。もし仮にそのバイクが事故車だとしても、業者だってまさか、そのままの状態で店頭に並べるわけがない。それを見極めるために他の部分の入念なチェックも必要といえるのだ。

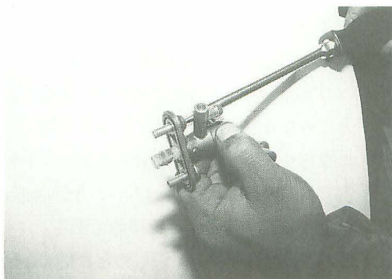
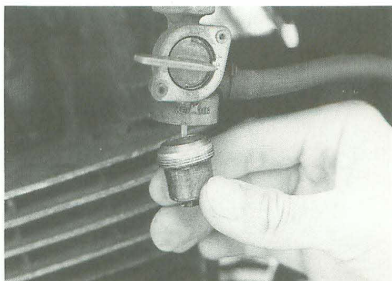
中古車なんだから多少のキズやツヤあせはあって当り前。ところが回りの外観の程度に比べ、タンクだけが妙に新しい。この手のものは要注意だ。ただ良心的なバイク屋さんの中には、立ちゴケかなんかでヘコんだタンクを新しいものに交換してくれていたりするケースもあるので、全部が全部事故車と決めてかかるのも考えものだ。このあたりになるとショップ間との信用問題となってくる。

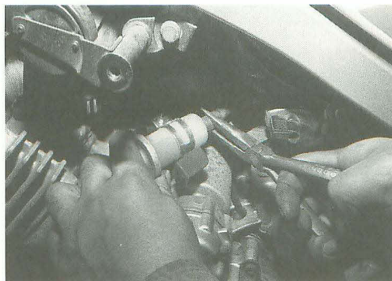
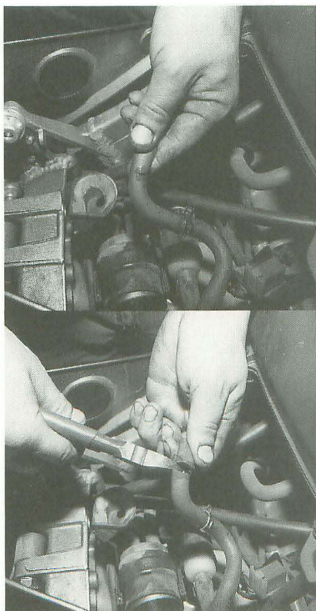
外観面での納得ができたら次はタンクの内部。ここが重要なのだ。バイクの保管状態によっては、給油口から水が浸入して内部がサビていることだってある。この場合、普通は知らないでそのまま走らせてしまうわけだから、フィルターやキャブレターが詰まったりするといったトラブルの原因となりかねないので要注意だ。あと、給油口そのものにもサビが浮いている場合は危険信号と思ったほうがいいだろう。

シートは破れていないことが絶対条件だ。ちょっとした穴からも雨が浸入して、中のスポンジが水を含んでしまうからである。中には破けてなくても構造的に雨が浸入するシートもあるが、そういうのはごく一部と思っていただきたい。たかがシートと思う方もいるかもしれないが、交換すると少なくとも1万円はかかるはずだ。あと、シート裏の穴から見えるスポンジの劣化具合いで、そのバイクの程度を推測するという手もあるので覚えておけば役立つだろう。

給油口のすぐ横には水抜き用の小さな穴があいている。この穴が詰まって水分が抜けなくなると給油口がサビたり、タンク内に水が侵入することとなる

シートは外観ばかりではなく、外して内側も見てみよう。シートの折り目付近や、穴から見えるスポンジの変色がチェックポイントだ

メンテナンス①

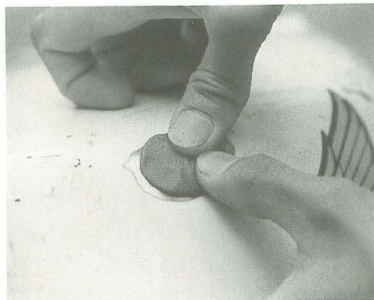
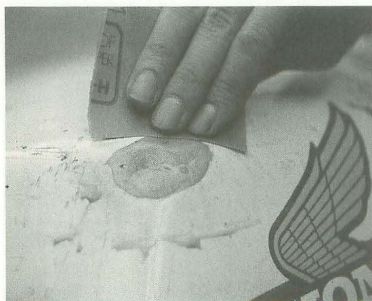
ガス欠症状はフィルターを見る

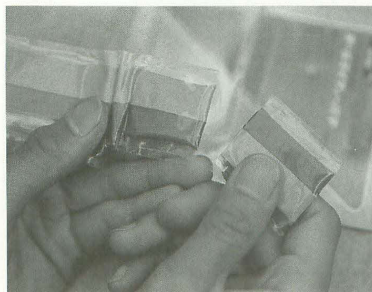
タンク内のサビやゴミの影響で、エンジンの調子が悪くなる時がある。これは、エンジン自体が悪いわけではなく、ガソリンがキャブレターへ流れにくくなってしまい、エンジンの吹けの悪さや不安定なアイドリングといった症状となって現われるのである。この場合のチェックポイントは、フューエルコックのフィルターか、電磁ポンプ式の場合はその直後にあるフィルターを点検、及び清掃する。フューエルコックにストレーナカップが付いている場合は、そこにたまったゴミを取り除くことも忘れずに。点検の際の注意点として、フューエルコックが手動開閉式の場合はコックをＯＦＦに、負圧オート式の場合はＯＮにして、スパナを使ってカップ部を外す。この時、中にあるパッキンにキズをつけないようにくれぐれも注意しよう。

フューエルコックにストレーナカップが付いていない場合は、フューエルコックごと外してフィルターを点検する

ストレーナカップが付いている場合は外して中の汚れを点検。フィルターに付着したゴミも除去しよう。取り付けの際はパッキンの入れ忘れに注意

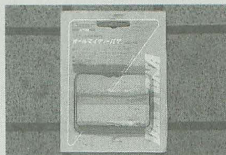
フューエルホースを取り外す際に手荒にやるとゴムを痛めてしまうことがある。先端付近の亀裂なら、その部分からニッパー等でカットすればよいが、ホース中央に亀裂が生じた場合は交換が必要だ

エレクトリックフューエル・タイプの機種には、タンクとキャブの間にフィルターがあるので定期点検を心掛けたい。一般には１万kmが交換の目安となっているが、中がひどく汚れているようなら即交換だ

メンテナンス②

ヘコんだタンクは パテ埋めで解決

中古車の場合、タンクに多少のキズやヘコミがあるケースは珍しいことではない。それを覚悟の上で購入したとしても、それを放っておけばそこからサビが発生して、ヘコミ部分の周辺にまで悪影響を及ぼすことにもなりかねない。サビの発生を防ぐだけならリペアカラーで塗装するという手もあるが、どうせなら見た目もいい方がいい。そこで登場するのがパテ埋めである。

パテにはラッカー系のものと本格的なポリエステル系とがあるが、小さなヘコミなどには前者のラッカー系で十分修正が可能だ。作業で注意する点はヘコんだ部分をサンドペーパーで塗装の下地が出てくる程度までハガすこと。すでにサビてしまっている場合はタンクの金属面が出るまではがしてしまう。そうしないとパテののりがよくないのである。ラッカーパテは一度に厚く塗ってしまうのではなく、薄く薄く塗っていくのがコツ。少し大きなヘコミには2液性のポリエステルパテが有効だ。

③よく混ぜ合わせたパテを補修する所に押しつけるように盛り付ける。盛りすぎると後のサンドペーパーがけが大変

①ヘコんだ部分のサビを50番位の粗いサンドペーパーを使って、タンクの金属面が出るまではがす

④完全に硬化してから(12～16時間後)仕上げのサンドペーパーがけで形を整え、塗装をすれば出来上がりだ

②写真のエポキシパテは粘土状のリボンタイプ。2色の粘土状パテを混ぜ合わせて乾燥させれば金属のように固くなる

●パテ埋めの強い味方!

今回使用したエポキシパテはデイトナから発売の“オールマイティーパテ”。樹脂への使用も可能。800円(28g)

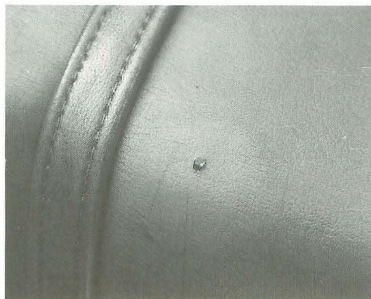
ヘコミ部分のステッカーは、ステッカーはがしできれいにはがそう。写真は武蔵ホルト(株)の“ステッカーリムーバー”

メンテナンス③

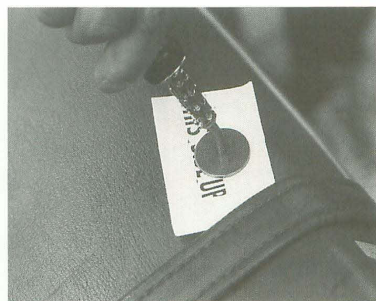
破れたシートは早めに直すのが基本

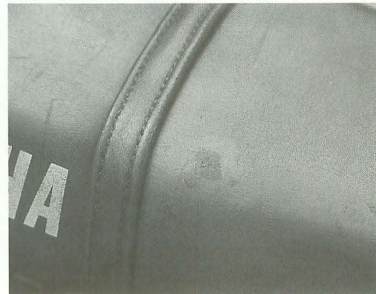
シートの状態を保たせるには、それなりのメンテナンスが必要だ。洗車の時に汚れを落とすのはもちろん、レザーワックスなどで研いてやるのも有効だ。黒系のシートならまだしも、赤系や青系の場合、1度しみついた汚れはなかなか落ちないものだ。定期的な手入れを心掛けること。

破れに対しては、小さいうちなら修復することも可能なので、キズ口が広がらないうちに直すことが肝心。シート補修キットなるものも市販されているが、とりあえず水が浸入しないようにということであれば、パンク修理用のパッチを使って、パンク修理の要領で補修するという手もある。ただしこの場合は黒系のシートに限られることになる。破れ方がひどい場合は、ガムテープを貼るという手もあるが、これはあくまでもその場しのぎと考えた方がいい。スキ間から水が浸入して、中のスポンジを傷めることにもなりかねないので、早めにシートの張り替えを行なった方がいいだろう。

①まず穴及び破れの周辺の汚れや油分をきれいに落とす。破れのめくれた部分は付属のボンドでスポンジに接着する

②次にシートカラーに合わせて溶剤を調合し、補修部分よりやや広めに塗る。厚く塗りすぎないように注意

③型押し用のペーパーを補修部分に当て、その上から付属の電気ゴテで軽く押しつけながら、溶剤に熱を伝える

④熱が十分にとれてから型押しペーパーをはがせば、この通り穴はふさがる。穴や破れの程度によっては塗り重ねる

●シート補修のスグレモノ！

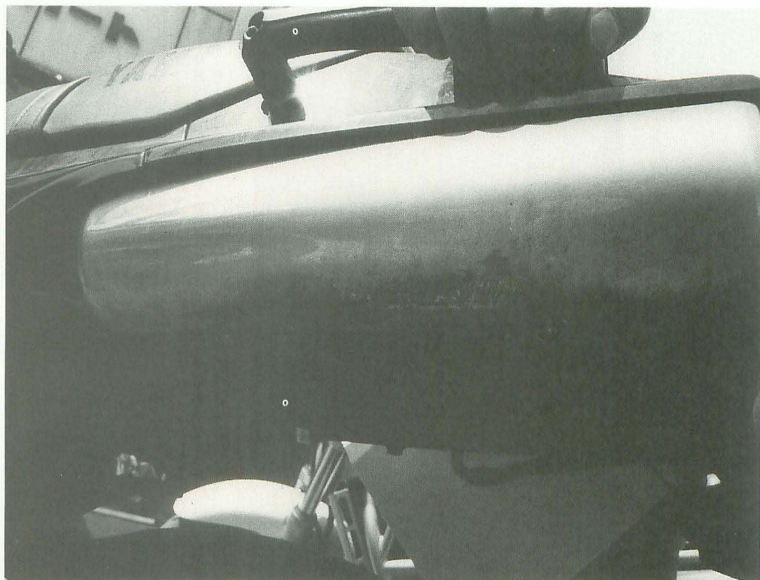
今回使用したシート補修キットは(株)三田のリペアープロシリーズの“ビニール・皮・修理用具セット”2800円。セット内容はドライクリーム(溶剤)×7色、色合わせ見本表、ボンド、電気ゴテ、補強布、グレーンペーパー(型押しペーパー)、ヘラ。作業時は電気ゴテのコードが非常に短いため、別に延長コードを準備する必要あり。カー用品ショップなどで購入することができる

ACT 3
マフラー

オフロード車なら多少のキズは我慢。オンロード車の場合は、キズの入り具合いから程度を判断することもできる。下回りのチェックも忘れずに

◎Check.1
車体全体のバランスで見極めよう

最近はサビにくいステンレスのマフラーが多いが、スチールに黒のツヤ消し塗装を施してあるタイプはどうしてもサビやすい。オフロード車のように露出度の多いエキパイ部分は特にだ。お店で後で塗ったものは、よく見ると塗り返しがあり、もともと塗ってあるものと後で塗ったものとでは塗装に微妙な差があるから分かるのだ。でも勘違いしちゃいけないのが、塗り返しがあってはイケないというわけではないのである。ちゃんと塗ってあって、サビにくいように処理してある方がその分トクなのだ。

2サイクル車なら、チャンバーとサイレンサーの連結部分やサイレンサーのエンド部分の油汚れもチェックしたい。走っていればどうせ汚れる部分だけど、ちゃんとしたお店ならその部分は掃除してあるだろうし、していない場合は整備済みなのかどうかを聞いて、それで整備済みということであれば、そのお店はあまり信用できないと思った方がいいだろう。

全体の外観を見て、マフラーだけが新品でやたらキレイだというのも、なんらかの理由で交換したということになるが、そうかといってそれがいちがいに事故車や転倒車とは限らないということも頭に入れておくべきことだ。確かに疑う余地はあるが、もしかしたら集合マフラーをつけていて、ノーマルは新品同様に保管していたなどということも十分考えられるからだ。マフラーの確認だけに限らず、他の部分にもいえることだが、常に全体の程度と照らし合わせてチェックすることが大切なのだ。

このようにオイル汚れのひどいものは考えもの。場合によってはオイルポンプの調整不良なんてこともあるので要注意

◎Check.2

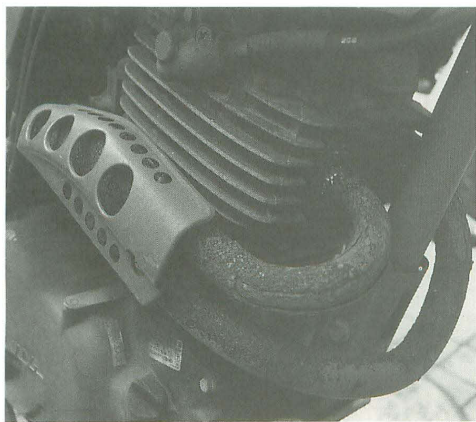
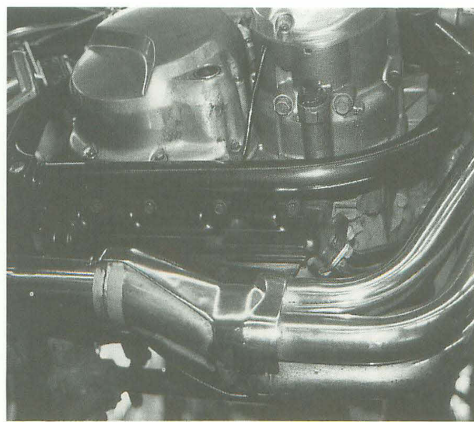
マフラーの底部も重要なチェックポイント

意外と見落としてしまうのがマフラーの底部である。もちろん、オンロード車での話だが、外観がいいからといって安心できないのだ。

4サイクル車ならエキパイの最後部付近。車種によっては溶接されていたり、ボルトオンで連結されている部分であるが、ここから地面までのクリアランスというのが意外と少なく(マルチの集合管は特に)、歩道の段差で底づきをさせてしまうことがあるのだ。かすりキズ程度ですめばいいが、勢いよくぶつけて打ちどころが悪かったりすると、ヘコんでしまったり、溶接部分が外れて穴があいてしまう、なんてこともごくまれにあるのだ。これではそのエンジン本来のパワーは発揮できない。

2サイクル車だとチャンバーということになる。特に最近のレプリカ系は、パワーを稼ぐためにチャンバーの容量を多くとってあるので、地面からのクリアランスが少ない。穴が開かなくても、ヘコみ方によってはパワーダウンの原因となってしまうのだ。

アンダーカウルつきだからといっても油断はできない。夏場は外して乗っている人もなかにはいるから、疑ってみる価値は十分にある。外観の程度が良かったりすると、ちゅうちょしがちだが、店員に頼んでアンダーカウルを外して見せてもらうくらいの注文はしてもいいはずだ。そして、アイドリング状態でもいいからエンジンをかけて、底部をのぞきこんで排気漏れはないか、あるいはオイル漏れがないかをしっかりとチェックすることだ。2サイクル車なら、オイル漏れは見れば分かるし、4サイクル車の排気漏れの場合は、匂いや音で分かるはずだ。また、アンダーカウルのないバイクだと、たいがいの場合、底部は泥などで汚れているはずだから、指で落として見るくらいの積極性も欲しいところだ。ただし、洗車してあるのが当然ではあるが…。

もし、泥を落とす必要がないくらいに裏部まで手入れが行き届いているようなら、そこはかなり良心的なお店とも考えられる。

ここまでサビると思わず絶句である。ハッキリいって手の施しようがない。あとは朽ち果てるのを待つだけ。もちろん、こういうのはペケだ

マフラーの底部にヘコミや穴が開いていないかもしっかりとチェックしよう。ここを見ればお店の管理状態や信頼性もわかる重要ポイントだ

ACT 3 マフラー

●Check.3

マフラーのキズは慎重にチェックすることが大切

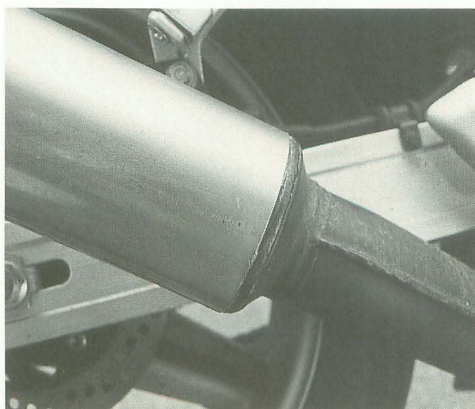
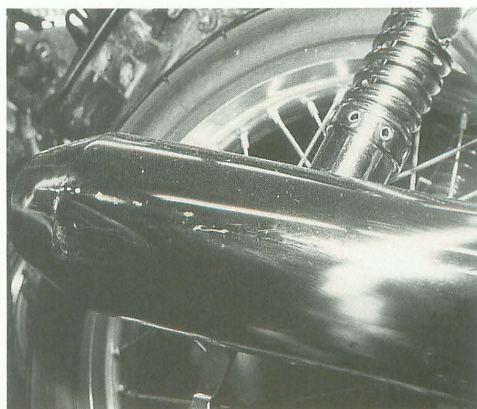
キズの状態によって転倒の度合いを判断することもできる。特にオンロード車の場合は、立ちゴケでもマフラーにキズがつくこともあるから、バイクの状態をみる判断材料として格好のパーツといえるのだ。

2サイクル車、4サイクル車を問わず、たいていの場合（集合管や片側2本出しタイプは確率が2分の1となるが）、転べばマフラーにキズが入るはずだ。立ちゴケなら小さなヘコみキズ程度で済むかもしれないが、走っていての転倒だとそうはいかない。ヘコみ方は少なくても擦れたようなキズ跡が残るはずだ。また、前項でも触れたが、2サイクル車はチャンバーの底部に注意。特にレプリカ系は、ハデな転倒などでこの部分を擦りやすいのだ。

ちょっとヘコんだようなキズでも変なところについているのはやはり問題だ。たとえば、立ちゴケではどう考えてもマフラーが地面に触れそうにないところにキズがある場合は、転倒によってなにかに衝突した形跡とも考えられるからだ。

オフロード車の中古の場合は、よっぽどのキズやヘコみでもない限り、小さなキズは仕方ないこと。オフロードを走るわけだから当然、オンロード車より転倒している確率は高いわけだし、もし仮にキズがついていればついている分、それなりの値段がついているはずだ。2サイクル車でチャンバーがボッコリとヘコんでいるようなものでない限りはあまり気にする必要はない。

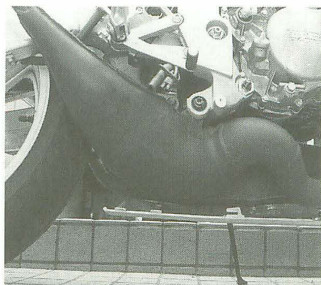
カウルとかグリップ、ミラーなどは、ちょっとしたキズでも交換するが、マフラーは値段が高く、外観上の多少のキズやヘコみがあっても走りには影響がないから、お店の方もよっぽどのキズでもない限り新品と交換しない。そういうことからも、マフラーはごまかしがきかないパーツなのである。

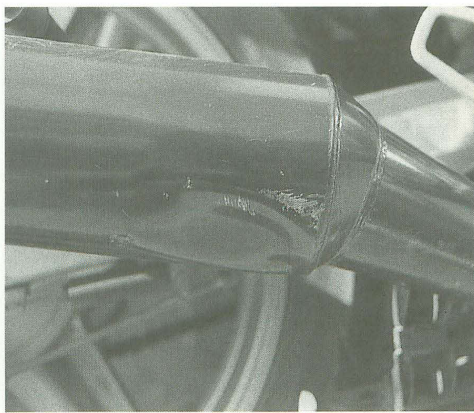
キズで程度を判断する

これは立ちゴケによるキズ。気になるならないは別にして、この程度のキズなら他の部分への影響もほとんどないと思っていいだろう

横にスーッと入ったようなキズは転倒による場合がほとんど。これがそのいい例で、数ヶ所にわたってキズが入っているのがわかる

メンテナンス①

ツヤ消し塗装のマフラーはマメな手入れを

普段から外観をキレイに保つことが大切。雨の中を走った後などは、特にエキパイやマフラーの下、内側に泥がこびりつくので早めに落とすこと。特にブラックのツヤ消し塗装などはマメにやることだ。乾いてからさらに焼きが入ったような泥を落とす時には、最初は必ず水で洗うこと。いきなりウエスで拭き取ろうとすると、カチカチに固まった泥がマフラーの表面と擦れて細かいキズをつけてしまうこともあるので要注意。仕上げはＣＲＣ556のような潤滑剤で磨くか、ステンレスやメッキタイプの場合は、耐熱ワックスで磨くのも効果的だ。ノーマルの状態を長持ちさせたければマメに手入れをすることだ。

メンテナンスといっても内部の掃除を必要とするのは、オイル汚れの激しい２サイクル車の場合だけで、４サイクル車にいたっては無縁の言葉である。しかも、２サイクル車でも最近は、バッフルを外せるタイプが少なくなってきているので、消音効果が明らかに落ちてしまった場合はサイレンサーごと交換するしかない。もちろん、バッフルを外せるタイプはそれごと交換もできるわけだが、消音剤のグラスウールだけを交換するという手もある。

レプリカ系の多くはアンダーカウルでカバーされているとはいえ、スチール製マフラーはマメな手入れを心掛けたい

写真では削れ方の異なるキズが２ケ所にわたって入っているのがわかる。このバイクは少なくとも２回は転倒を経験していることになる

なんとなく不自然なところがへコんでいる場合はクルマとの接触事故も考えられる。反対側のキズやヘコミをジックリとチェックしよう

ACT 4

メーター回り

走行距離は少ないにこしたことはないが、メーターの距離計はあくまでも目安として考えよう。マシン全体の程度と照らし合わせてのチェックが重要だ

●Check.1

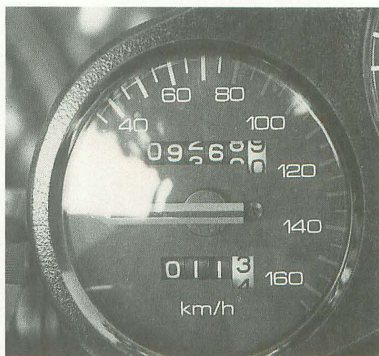
距離だけではなく、メーター本体の異常を見る

メーターの距離計はあくまでも参考程度としたい。距離計に偽りがなければなにも問題ないが、もしそうでないとしたら、うのみにしてしまうのは危険だ。

メーターといえば、つい距離計に目がいってしまいがちだが、文字盤の色あせなどからもバイクの管理状態を察することもできるのである。走行距離のわりに文字盤の色があせているようなら、このバイクはいつも直射日光の当たる場所に置かれていた可能性が強いことになる。そうなると当然、タンクなどの塗装面も少なからず影響を受けていることが考えられる。

どうしても距離計が気になる人は、数字の並び方をチェックしてみるといいだろう。上のケタの数字（万の位や千の位）がちょっとズレているとか、なにかでひっかいたような跡がある場合は注意。また、文字盤に手アカがついていたり、妙に反射するようなものも要注意だ。文字盤は光を反射しないように特殊な塗装が施されてあり、ヘタなヤツがいじってちょっとでも油っ気が付いたりしただけでも、そこだけ反射するからすぐ分かるのである。ただ、これもプロのウデにかかれば分からないため、やっぱり距離計は参考程度にしておいた方がいいということになる。

それと、メーターパネルの内側のくもりにも注意だ。一部バラせるものとバラせないものが車種によってあり、１度でもこの内側部分を拭くと、もともと塗ってあったくもり止めのコーティングが取れてしまい、その効果がなくなってしまう。そうなると雨上りや洗車後の走行で、メーターパネルが簡単にくもってしまうことになるのである。

メーター全体の程度を確認したら、エンジンをかけてタコメーターの針の動きに異常がないかもチェックしよう

距離計の数字の並び方に注目。百の位のところだけが明らかにズレているのがわかる。こういうのは要注意だ

メンテナンス①

メーター内の注油はご法度だ

メーターの外観を固形ワックスなどで磨くと、メーター本体に使っている樹脂の材質によっては粉が付着して白っぽくなることがある。できればプラスチック用の液体ワックスを使って磨いてやりたい。レプリカ車に見られるウレタン系のメーターマウントは、水洗いと中性洗剤でホコリを落とす程度で十分。

メーターパネルが樹脂製の場合は、ワックスで磨くのは絶対避けるべき。ワックスには多かれ少なかれコンパウンドが入っており、パネルにキズが入ってしまうからである。樹脂はガラスと違い、コンパウンドの中に入っている微粒子によって削られてしまうのである。最初のうちは、大したキズも付かないし、汚れが落ちていいかもしれないが、繰り返しているうちに、キズがひどくなるのだ。

やってはイケないことがもうひとつある。メーター本体裏のワイヤーが入っているところから、潤滑剤を吹きつけたりすると、中のナイロンギヤの動きをかえって悪くすることになるのだ。ギヤというとつい、油をさしてしまいたくなるのが人情というものだが、ナイロンには自己潤滑作用があるので油をさす必要はないのである。

前の項でも話したが、最近のメーターにはバラせるタイプが多い。中のホコリを除去するのにバラすのはかまわないが、くれぐれも文字盤には触れないこと。そして、メーターパネル内側にも触れず、絶対に拭いたりしないことだ！

メーター本体裏のワイヤーケーブル差し込み口。ワイヤーに注油するのはいいが、メーター側への注油は不要であり禁物なのだ

ACT 5 その他

ステップにラバーが使われている場合、消耗具合いに要注意。タンクやフロント回りは新しいのに、ラバーがかなりすり減っているようなものは問題ありだ

ステップ回り

キズの有る無しはあくまでも参考程度に

オンロード車ならステップの裏やバンクセンサーから、転倒の有無や使われ方を判断することもできるが、交換されてしまっていることもあるので参考程度としたい。どちらかといえば、ゴムの減り具合いを全体の程度と照らし合わせて見るのがいい。

たとえば、走行距離が多くないのに、ステップのゴムが極端に減っているようなやつとか、逆に走行距離は多いのに、ゴムがほとんど減っていないようなやつ。ただ、それが転倒してステップが折れて交換したのか、使いこんで減ったゴムだけを取り替えたのかはわからない。ひとついえることは、どうせ買うんなら、減っているより、減っていない方がいいに決まってる。

オフロード車のステップはほとんど可倒式だし、鉄のかたまりみたいなものだから、これがひん曲がっているようなら相当強い衝撃を受けていると思っていい。あと、フレームやクランクケース部分の塗装のはがれ方を見れば、オフをメインか、街乗りをメインで使っていたかどうかの目安になる。モトクロスブーツは頑丈だから、塗装が削られてしまうのである。でもオフ車ならこの程度のことは仕方ないといえる。

マシン全体の程度とラバー部分の減り具合いを照らし合わせてみる

可動部のグリスアップは、スプレーグリスを使えば手軽にできる

手間はかかるが、可動部のメタルに直接グリスを塗るのが最も効果的なグリスアップだ。雨天走行後や洗車後の必須メンテナンスとしたい

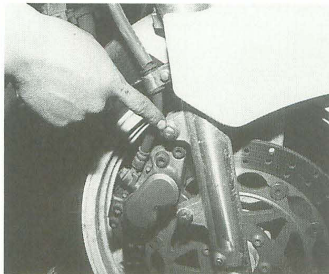
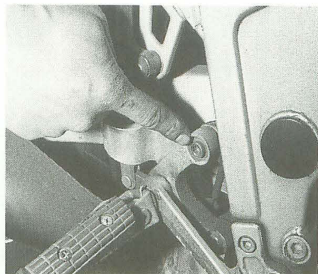
マメ知識その①

●メンテナンスに必要な工具類

工具の使い方を誤ったばっかりに、ボルトをナメてしまったり、パーツを傷めてしまうことがある。そうならないためにも、バイクのメンテナンスに最低限必要な工具の種類と使い方は知っておきたいものである。ドライバー、プライヤー、スパナ、L型ヘキサゴンレンチ、プラグレンチといった工具は、使用頻度が高く携帯性に優れるため、車載工具にもなっているが、点数的に考えるとこれだけでは役不足だし、精度的にも問題が残るところだ。ビスひとつとっても溝のサイズは様々で、プラス／マイナスで各２本は揃えたい。狭いところに便利なスタッビドライバー（柄の短いドライバー）も各１本は欲しいところ。

ボルト＆ナット

サビ具合いから管理状態を知る

ハッキリいって、使われているべきところに使われるべきネジが付いているかどうかを判断するのは至難のワザである。だから、ボルト類をチェックするうえで注意する点は、なめてしまったビスやボルトの有無だ。メンテナンス時に締めたり緩めたりする頻度の多い箇所で、たとえばカウルを止めるビスやフロントのブレーキキャリパーを止めるボルトなど。また、ボルト類のサビ具合いで、そのバイクの保管状態を察することもできるはずだ。最近のようにアルミを多く使ったバイクが多いとはいっても、ボルト類の材質はスチールがほとんど。雨ざらしにしてあれば簡単にサビてしまうし、普段の手入れが行き届いていないようならサビたボルトはそのまま残っているはず。この辺りを十分チェックしてみよう。

キャリパーをとめるボルトは締め付けトルクが大きい。パッド交換の際にナメてしまうことが（素人に）あるのだ

奥ばったところにあるボルト類は水分が溜まりやすい。ゆえに日頃の整備・点検を怠ると簡単にサビてしまうのだ

ボルト／ナットの脱着は、基本的にメガネレンチを使用する。スパナと比較してトルクをかけやすく、ボルト／ナットの頭をナメる可能性も少ないからだ。一方、スパナはトルクをあまり必要としないところやメガネが入っていかないところに使用する。たとえば、クラッチのアジャストナット（エンジン側）の調整などだ。揃えるサイズは、メガネレンチが8×10、10×12、14×17、19×21、22×24㎜の5本。スパナが8×10、10×12、11×13、14×17㎜の4本と電装系用として7㎜も用意したい。

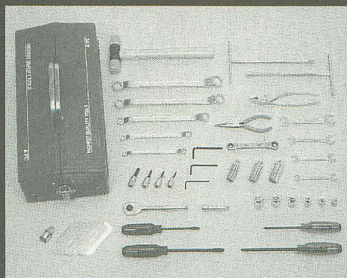
ものをはさんだり押さえたりするのに便利なのがプライヤーだが、これとは別に作業しづらいところや小物類をはさむのに便利なラジオペンチと、配線コードの切断用としてニッパーなども揃えたい。

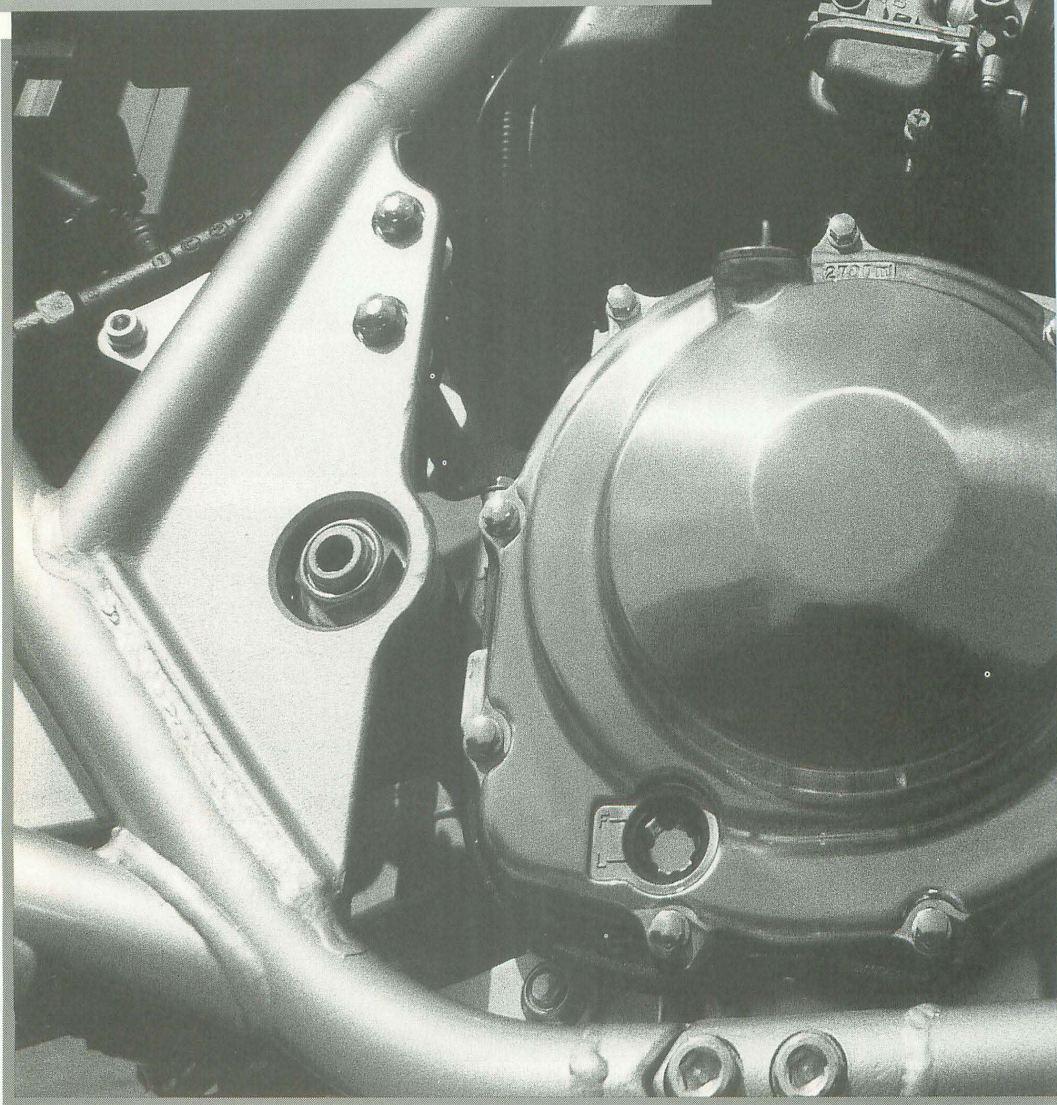
ヘキサゴンボルトの脱着にはL型レンチのセットで対応可能だが、使用頻度の高いところには使い勝手のいいT型レンチを数本揃えたい。

プラグレンチは車載されてあるものでも十分だが（機種によってはそれしか使えない場合もある）、所有するバイクのプラグに合った専用プラグレンチを別に揃えると便利だ。

工具の種類に関係なく心掛けることは、サイズに合った工具を使用すること。ツーリング先など緊急時でやむを得ない場合は車載工具を使うこともあるが、日頃の整備・点検用として上記の工具は持っていたいものである。また、作業の効率をよくするものとしてT型レンチ、ボックスソケットレンチ＋ラチェットハンドルなどがある。T型レンチは8、10㎜の2本。ボックスソケットレンチは8、10、12、14、17、19㎜と所有するバイクに合ったサイズのプラグレンチ。さらに、ヘキサゴンレンチも4、5、6、8㎜を揃えたい。継ぎ用のエクステンションバーはショートとロングに加え、フレキシブルな首ふりタイプがあると便利。

こうした工具類は予算や必要に応じて揃えていけばいいわけだが、バイクの整備用としてKTC（京都機械工具㈱）などから発売されている工具セットを最初に購入するのも手だ。

KTCのモーターサイクル用ツールセット。写真はSK39B／6万1300円

バイク検証その２

エンジン回り

教訓その１…きれいなエンジンを選ぶべし！
教訓その２…必ず自分で始動させるべし！
教訓その３…乗れるなら乗るべし！
教訓その４…改造車はなるべく避けるべし！

ACT 1

エンジン本体

エンジンからの異音は危険信号。外観が極端に悪いものには手を出すべからず。オイル漏れは始動後のチェックも忘れずに。排気煙の色にも注目だ

◎Check.1

まずは外観 オイル漏れをチェック

基本的なチェックはエンジンをかけてみることだが、その前に外観を見てオイル漏れの有無をしっかりとチェックすること。4サイクル車なら、シリンダーヘッドとシリンダーヘッドカバーといった接合部やエレメントの取り出し口、エンジン組み上げ用のボルト周辺。2サイクル車なら、エンジンとエキパイの接合部のオイル汚れなどだ。

お店に並べる前にエンジンを洗ってある場合もあるので、始動させて5分程アイドリング状態（その間に他の部分を見る）を続けた後のチェックも忘れないこと。

プラグキャップが簡単に抜けるタイプのものは抜いて見る。そして、プラグ周辺の汚れをチェック。エンジンの整備をやる場合、普通はまずプラグを見るものだが、ここが泥やスラッジで汚れている場合は、エンジンの整備をやっていない可能性がある。特に最近の4サイクル車に多く見られる、エンジンの前傾度が大きいタイプは、ヘッド周辺が汚れやすいので、できるだけプラグキャップを抜いて、プラグホールをのぞいて見るようにしたいものだ。

お店によっては、商談が決まってお客さんに手渡す時に、オイルやプラグを替えたりするところと、最初にそういったことを全部済ませて店頭に並べるところがある。もちろん、買う側からしてみれば後者の方がいいが、整備済みにもかかわらず、プラグ周辺が汚れているようであれば、そのお店はやめた方がいい。おそらく、他の部分の整備もあてにならないはずだ。

◎Check.2

エンジンをかけて 始動性を調べてみる

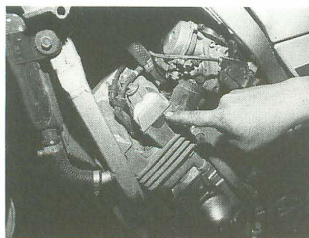
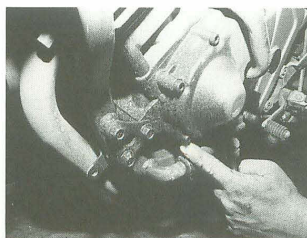
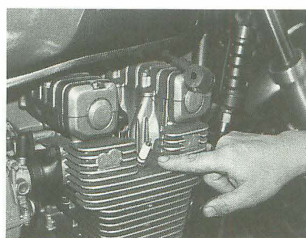
始動させる場合は、まずお店の人にかけてもらい、その後に自分でもかけてみる。特に単気筒のキック式や慣れないタイプは、コツを聞いてからの方がいい。

4サイクル車でセル式なら、セルを回してから最低でも15秒以内にかかること。キック式なら2サイクル、4サイクルを問わずキック数発でかかること。できればその場ですぐにかかるのが望ましいが、中古車の場合、お店に10台も20台もあると、お店の人だってちょくちょくエンジンをかけるってわけにはいかないから、中には始動性が悪いやつもあるだろう。でも、気に入ったバイクなら「後日また来ますから、その時までには…」というふうにお店の人と約束して、始動性は次回にまわすのも手だ。中古車とはいえ、安い買物ではないわけだから、あせらずに時間をかけて選ぶくらいのゆとりは持ちたいものだ。

セル式だとバッテリーの程度を見ることもできる。普通ならキュルルルル…と回るわけだが、これが整備済みでありながら、キュル、キュル、キュルといった感じで回るものは要注意。バッテリー交換を交渉した方がいい。

●Check.3

エンジン音で程度をチェック

エンジンからの異音をチェックする場合、一般的にカタカタ音はタペット、カチャカチャ音はカムチェーンといわれるが、実際にこれらの異音を聞き分けるのは非常に難しい。タペットの狂いに関しては、最近のバイクは4気筒16バルブのエンジンでも、極端にひどい使い方をしなければ、2万キロくらい走ってもそんなに狂うものではない。それよりも問題なのは排気煙である。空吹かしで青白い煙が出るようなら「オイル上がり」や「オイル下がり」の可能性有りだ。この場合はオーバーホールが必要になる。2サイクル車は煙が出るのは当然だが、マフラーの排気口がオイルでベトベトするようなものも要注意だ。

オイル漏れはこういったエンジンの接合部に発生しやすい。写真のエンジンは、一応ヘッド回りは大丈夫だったが、ヘッドから下側が…

オイル漏れを絵に書いたようなカットである。クランクケースカバーの接合部からにじんだオイルにゴミが付着して周辺が黒く汚れてしまっている

プラグキャップが簡単に外せる機種は、キャップを外してプラグ周辺の汚れをチェックしよう。これくらいキレイならまず安心

■必ず役立つケミカル用品・その②

油汚れはちょっと厄介だ。でもそのままにしておいたのでは落ちる汚れだって落ちなくなってしまうのだ。頑固な油汚れはマメに落とすのが基本。こんなときに役立つケミカル用品を紹介しよう

GEARプロ液状ガスケット　耐熱、耐圧、耐油、耐水性に優れるシリコン系液状ガスケット。排気漏れの原因となるマフラーの隙間埋めなどに威力を発揮。15～16時間でゴム状に硬化する。流動性、非流動性(10g・400円)の他に、速乾性の高い万能型非流動性タイプ(15g・500円)もある②

CRCフォーミングエンジンクリーナー　泡状の洗浄剤が油汚れを分解。スプレーして10～15分放置し、水で洗い流すだけでOK。420ml・900円①

GEARエンジンクリーナー　洗浄力と潤滑性を兼ね備えたクリーナー。スプレー後に水で洗い流せばより優れた洗浄力を発揮。420ml・1300円②

PRO750エンジンクリーナー　浸透性の優れた洗浄力をもつクリーナー。付属のブラシでさらに素早い洗浄が可能。220ml・1200円③

PRO750エンジンワックス　耐熱塗料や黒メッキを施したエンジン、マフラーなどに使用可能な高温部専用ワックス。しっとりしたツヤ、色に仕上げ、サビや腐食を防ぐ。220ml・2500円③

GEARアルミ金属充填剤　エンジン回りの補修、ネジ部やリベット部の固定に最適なアルミ／エキポシ系充填剤。スリーボンド製。20g×2ヶ・1000円②

＊このページの商品に関する問い合わせ先はP33参照

ACT 1 エンジン本体

メンテナンス①

オイル交換は ライダーの使命だ

“オイル交換”と聞くと、「面倒くさい」と思ったり「ショップでやってもらえばイイや」などと軽々しく考えてしまっている人はいないだろうか。

オイルはエンジンの潤滑だけでなく、冷却、洗浄作用をつかさどる重要なアイテムである。この交換をおこたっていると、本来のパワーを発揮できないばかりか、最悪の場合焼きつきなどのエンジンブロー、ミッショントラブルなどの致命傷を誘発することにもなりかねない。こんなことからも、日頃から自分で交換をし、愛車の調子を確認するように心掛けたい。オイル交換はバイクを維持するうえで、ライダーへ与えられた大切な使命なのだ。

経験を積んで、 調子をチェック！

ちなみに、このオイル交換とは4サイクルのエンジンオイル、2サイクルのミッションオイル(4サイクルのエンジンオイルと共用)のことである。2サイクルのエンジンオイルは4サイクルの潤滑方式とは異なり、ガソリンと一緒にクランク室へ圧送され、爆発とともに燃えてしまうのである。ゆえに交換は不要というわけなのだ。そのため両者とも、専用のエンジンオイルが用意されている。断っておくが、もはやこれは“ライダーとして当たり前の知識”として認識してほしい。「4サイクルエンジンに2サイクル用オイルを入れてしまった」なんて間違いは、恥以外の何モノでもない。

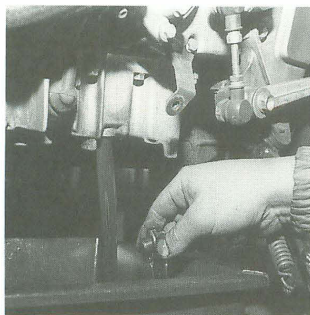
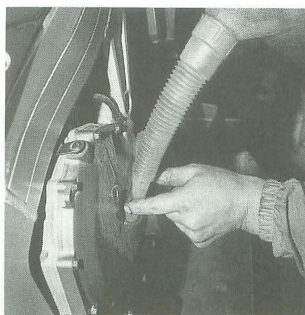
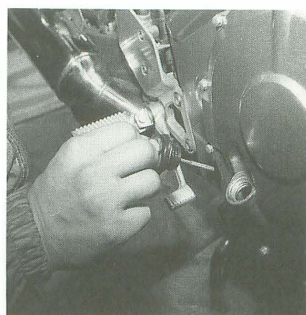
オイル交換は、まずドレンボルトを外すことから始める。詳しい手順は右図を見てもらうとして、ここでは4サイクル車を中心に主な注意点の話を進めていこう。

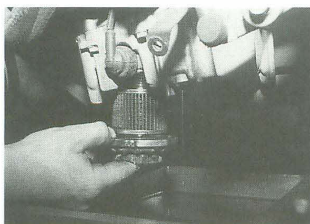
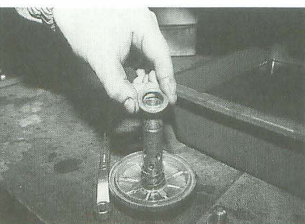
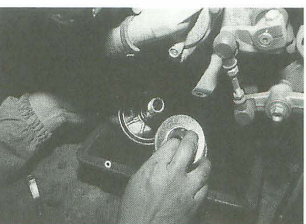
まずオイル交換のサイクルだが、これは(それぞれの機種の)取扱説明書に指定されてはいるものの、あくまでも目安程度くらいに考えた方がいい。実際には、使用頻度や常用回転数によってオイルの劣化状態は異なってくるので、たとえば走り屋指向の人や250ccマルチのように、高回転をギンギンに使わなくてはならないような走り方なら、交換サイクルも指定距離よりも短かめになるだろう。たいていの場合2500〜3000km位の距離が一般的だが、ともかく交換の時にはまずオイルの汚れ具合いをチェックする。排出した時に見れば一目瞭然、新品時と比べ粘度も汚れもかなり違うのが分かるハズだ。ここで“これだけの距離を走ると自分の使い方ではこれだけ汚れる”という観察を忘れないでほしい。この経験が生きてくるのだ。

オイルフィルターも、オイル交換２回に１回の割合で取り替えるのが望ましい。400ccクラスの4気筒車はカートリッジ式のものがほとんどだが、250ccでは内蔵式が多く、車種によってフィルターの位置を把握しておく必要がある。

排出したオイルは、きちんと処理しよう。ドブに投棄するとか、空地に穴を掘って埋めるなどという行為は言語道断。立派な犯罪である。処理は、家庭のテンプラ油処理などで知られる凝固剤よりも、丸ごとオイルを吸い取ってしまうボックスタイプのモノを用いるのが簡単で便利だ。最近ではバイク用のモノもポピュラーに売られており、

バイク用品店でも求めやすくなっている。家庭用を使う場合は、モノによっては吸収力がオイルの排出されるスピードについていかないことがあるので注意すべし。

新品のオイルは、指定量通り入れる。ただし、ただ入れておしまい……というわけにはいかない。入れた後に必ずレベルゲージ（または、オイル量点検窓）で点検する

①オイル交換は暖気運転後に、オイル注入口の栓を外してからドレンボルトを外しオイルを抜く。さらにセルを2～3秒回転させて残ったオイルを排出させる

②ドレンボルトを取り付けたら、エンジンオイルを注入するわけだが、オイル交換のみとオイル&オイルフィルター交換時では、オイル容量が異なるのであらかじめ確認すること

③指定量をオイルジョッキで入れた場合でも、必ず、レベルゲージ(または、オイル量点検窓)で点検すること。つぎ足すのは簡単だが、入れ過ぎた場合はドレンボルトを再度外すハメになる

オイルフィルター内蔵式

①オイル交換時と同じ要領でドレンボルトを抜いたあとに、オイルフィルターカバーを外す

②ワッシャーは紛失しやすいので付け忘れのないように注意する

③オイルフィルターカバーからオイルフィルターを取り外す

④2000kmちょっとの走行でもこの差である(オイルに浸ってたせいもあるが)。右が新品

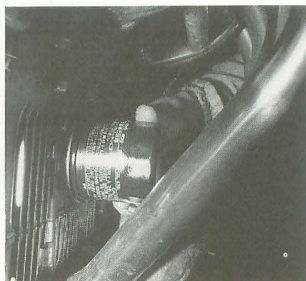
⑤O-リングは新品と交換。取り付けの際はオイルを塗布してからオイルフィルターカバーへ装着

⑥新品のオイルフィルターをオイルフィルターカバーへ組んだら、あとはもとの位置へ取り付ける

のを忘れないこと。多すぎたり少なすぎたりすると、クラッチの切れ具合いにも影響が出てしまうのだ。点検は、3分ほどアイドリングさせた後、車体を必ず垂直に保った状態で測るのがポイントだ。これでレベル範囲内ならＯＫ、オイル交換は難なく終了というワケだ。オイル量が適正範囲内でなければ、適正量まで注ぎたすか抜くかしなければならない。もう一度ドレンボルトから抜くよりは足す方がもちろんはるかにラクなので、やたらと入れすぎるのだけには注意したいところだ。

オイルフィルター別体式

カートリッジタイプのオイルフィルターを取り外す際は専用工具を使用する。少々乱暴だが、工具のない場合はマイナスドライバーを打ち込んで回す手もある

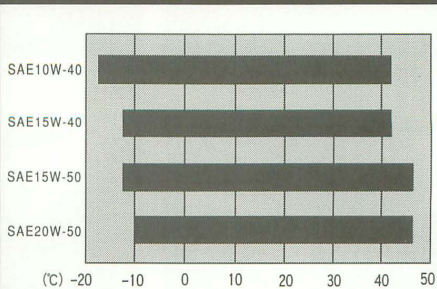
新品のオイルフィルターを取り付ける前に、O-リングにオイルを塗布しておくことを忘れないように注意しよう

オイルフィルターの取り付けは、手で回せるところまで締めたあとに、専用工具を使ってしっかりと締めるのが基本だ

マメ知識その②

●オイルの種類

"オイル"とひとくちにいっても、その油質、性能もそれぞれである。オイルの種類には大きく分けて、鉱物油、化学合成油(または鉱物油との合成による半化学合成油)、植物油の3つがある。

メーカー純正のオイルなど、4サイクルオイルでもっともポピュラーなのが鉱物油だ。化学合成油は、鉱物油よりも高性能車向きな性能を持ち、レースシーンでも幅広く用いられているが、近年ではオイルメーカー製のモノのほかにメーカー純正品でもこの手のオイルが増えてきている。植物油は、主に2サイクル車のレース用にラインナップされており、公道用マシンには普段あまりなじみがない。こう書くと、単純に高性能な化学合成油がベストだと思われがちだが、あながちそうでもない。各機種とオイルとのマッチングの問題があるからだ。これは実際、使ってみてそれぞれが使用感を観察するしかない。

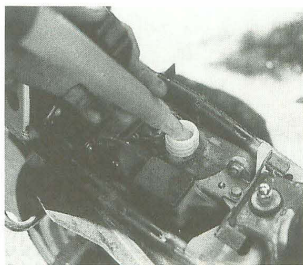
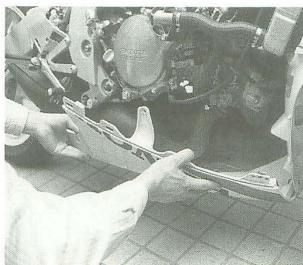
オイル缶を見れば、15W−40、10W−50といった「ウィンター指数」と呼ばれる粘度表示を見つけられるだろう。これは外気温に適したオイルの潤滑性能を表すもので、両端の数値幅が大きくなるほどさまざまな条件下に適応する表示となっている。化学合成油になると5W−50といったマルチユースタイプのものも多いが、スタンダードな鉱物油や各メーカー指定の純正オイルならかならず15W−40、20W−50程度の冬用、夏用を揃えているので季節に合わせた使い分けをしたい。夏場のエンジンの熱ダレや、冬場の始動性にも大きく影響してくる重要なポイントだ。

外気温に対するオイルの潤滑性能を表したグラフ。粘度を示す数字は大きくほど硬くなり、10W-40の場合、冬は10番、夏は40番相当の硬さになることを示す

2サイクル車の場合

2つのオイル 交換はミッションのみ

2サイクル車はエンジンオイルとミッションオイルの存在を抜きには語れない。

エンジンオイルがその機能すべての役割を受け持つ4サイクル車と異なり、2サイクル車はこの2つのオイルが機能を分担しているのである。エンジンオイルが、エンジンの潤滑のほかにピストンの焼き付き防止など。ミッションオイルはミッションを中心とした潤滑を役目とする。

4サイクル車のところで少し触れたが、エンジンオイルは交換こそないものの、補給が必要（マメ知識その③参照）。ミッションオイルの交換は4サイクル車用のオイルを使用し、同じ手順で行なう。極端な話、ミッションオイルはそのような役割分担から4サイクルほどオイルの劣化に神経質にならなくてもよいが、最低4000～5000kmを目安に交換しておきたい。

オイル警告ランプが点滅するようになったら、そろそろエンジンオイルの補給時期だ。ランプが完全に点灯してしまう前に補給することを心掛けよう

ミッションオイル交換は4サイクル車の場合と同じ手順で行なう。レプリカ系の場合は、このようにアンダーカウルを外してから作業に取りかかることになる

マメ知識その③

●2サイクル用のエンジンオイル

2サイクル車のエンジンオイルは燃えてしまうので補給しなくてはならないことは前項でも説明したとおりだが、その給油方式がレーシングマシンと公道用市販車で大きく異なる。前者はガソリンとオイルをあらかじめ混ぜてガソリンタンクに入れ、キャブレターへ送ってしまう混合給油方式なのに対し、後者はガソリンタンクとは別にオイルタンクを設けて、そこからオイルポンプを使ってクランク室へ送り込む分離給油方式をとっているのだ。

現在、国内で販売されている国産モデルで混合給油を採用しているマシンは、レーシングマシンを除いて存在しない。

そんなわけで当然ながら、2サイクルオイルにも分離給油用・混合給油用の2種類がある。左記の「オイルの種類」でも記したが、油質は分離給油（市販車）用は鉱物油と化学合成油、混合給油用は植物油や化学合成油、もしくはその混合オイルとなっている。

一般的にレーシングオイルといえば混合給油用がほとんどである。そのためかレプリカ系のオーナーの中には「レーシングオイルを使ったらもっとパワーが出るのでは？」と考える人がいるかもしれないが、それはちょっと短絡的で危険な発想だ。レーシングオイルは粘度が高いため、分離給油方式のマシンに使用すると、オイルがスムーズに流れにくくなったりするのである。これはどういうことかというと、クランク室へ流れるオイルの量が不足気味になってしまい、焼き付きの恐れを招いてしまうのである。

仮にレーシングマシンと同じように混合にして使ったとしても、常時高回転を使うレーシングマシンならまだしも、街中をパラパラと中低速で走らざるをえない市販車では、ピストンリングのスティック(膠着)を招くなどエンジンを痛めてしまうことだってあるのだ。それに混合燃料を作る場合、ガソリンとオイルの混合比も問題になってくる。いわゆるセッティングというやつである。レーシングマシンほどシビアではないにしても、間違った混合比で使っているとプラグがカブったり、ヘタをすれば焼き付きを起こす恐れも十分にあるのだ。それに補給のたびにメスシリンダーでオイルの量を測定したり、混合比を計ってなんていうのは面倒だ。また、レーシングオイルの中でも植物油はカーボン発生量も多く、走行後にエンジンをバラして整備するレーシングマシンにこそ向いているといえるのだ。植物油が燃えたときの独特のニオイは確かに魅力あるかもしれないが、それでレーシングオイルというのはちょっとリスクが大きすぎるといえるだろう。

メンテナンス②

吸気系はエアクリーナーの点検から

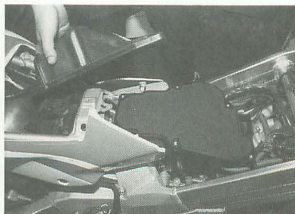
エンジンに理想的な混合気を送り込むためには、常にエアクリーナーをクリーンに保つことが大切。ここが汚れていては、目詰まりしてパワーダウンしたり、キャブレターのトラブルの原因となりかねないので、定期的な点検を心掛けたい。

エアクリーナーには乾式と湿式の2タイプがあり、どちらのタイプも整備手帳に点検の時期や走行距離が指示してあるが、これはあくまでも目安だ。特に中古で購入した場合は、まず最初に点検すべきポイントとしたい。

乾式は4サイクル車に多く使われているタイプで、一般的には5000km走行、または1年ごとに点検及び交換といわれているが、当然使用状況によって汚れ方は異なる。汚れが少ない場合は内側からエアガンを使ってホコリを吹き飛ばすわけだが、普通の人はエアガンなんて持っていないはず。そんな時は空気入れをエアガンの代用として使用する手もある。ノズルを指で押さえて、ある程度圧がかかってから吹きかけるといった感じだ。黒ずむほどに汚れがひどい場合は新品のエレメントと交換すること。

湿式は2サイクル車やオフロード車に多く使用されているタイプで、点検は2000km走行毎というのが一般的だが、オフ車のようにホコリっぽいところを走る機会が多いものは、点検のピッチは早い方が望ましい。乾式に比べ、洗浄によって再使用がきくが、ボロくなったものは要交換だ。

湿式

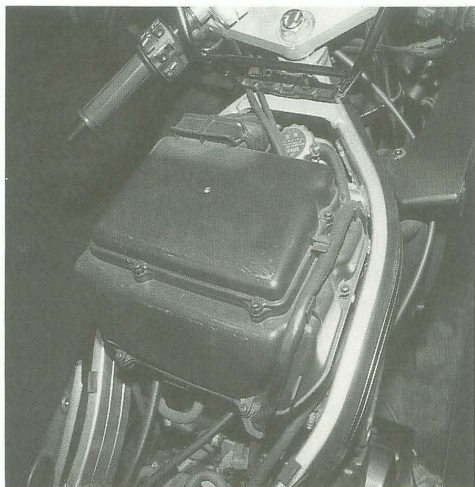
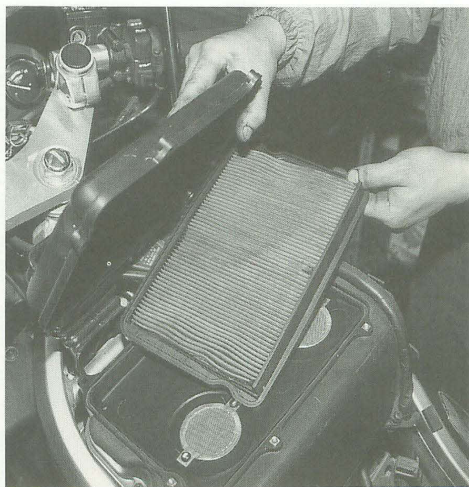
①まずビス止めされたエアクリーナーボックスのダクトを外す

②エアクリーナーボックスを開けたらスポンジ(エレメント)を外す

③スポンジは灯油に浸し、もみ洗いで汚れを落とす。ガソリンは禁物

④軽く絞って灯油を抜く。乾いたウエスに包み込むのも効果的だ

⑤粘度の高いオイル (2サイクル用のエンジンオイルなどでもOK)を小量塗布する

⑥オイルは多すぎず少なすぎず。全体にまんべんなく浸透させることが重要だ

乾式

最近のマシンはタンクの下にエアクリーナーボックスというパターンが多い。タンク脱着の際はフューエルパイプとコックの取り扱いに十分注意しよう。負圧式ならコックはＯＮ、自然落下式ならＯＦＦの位置に合わせる

これが乾式のエレメント。エレメントの濾紙がオイルを含んでいるビスカスタイプのものは、エアガンで吹いてもあまり効果はないので、メーカー推奨の交換時期(距離)に達しなくても、汚れがひどい場合は要交換

取り付けの際は、ケース内の汚れもキレイに拭き取ってしまおう

マメ知識その④

●エアクリーナーを外すとパワーアップする？

マシンのチューンナップは吸排気系からというのはよく耳にする話。確かにレーシングマシンは空気を取り入れやすくするために、その妨げとなるエアクリーナーを装着していない。では、レーシングマシンのようにエアクリーナーを外してしまえばパワーアップするのかといえばいちがいにそうとは限らないのである。ただ外しただけでは、セッティングが狂ってしまいパワーダウンしたり、ヘタをすると焼きついたりする恐れも十分にありうるのだ。仮にキャブレターのセッティングを合わせてパワーアップすることができたとしても、ホコリや水を吸ってトラブったりする可能性が高いため、公道ではあまりオススメできないチューンナップ方法といえるだろう。それでもどうしても外したいのであれば、それなりのキャブセッティングとマメな手入れが必要だし、ゴミ対策としてフィルター（網状）付きのエアファンネルくらいは装着するべきである。

メンテナンス③

プラグだって消耗品なのだ

点火プラグは使っているうちに、先端部にカーボンやオイルといったスラッジが付着して、次第に火花の飛びが弱ってしまうので、定期的な清掃及び交換が必要だ。

取り外す際は、周辺の汚れをしっかりと落としてから作業に入ること。そうしないと、ゴミがエンジンのシリンダー内部に浸入してしまい、トラブルの原因となりかねないからである。プラグレンチである程度緩んだら、後は手で回して外すのがコツ。

プラグ先端部に付着したスラッジは、ワイヤーブラシやウエスを使って除去する。先端部の中心電極が減っていないのを確認したら、電極のすき間をギャップゲージで規定の間隔に合わせるわけだが、ギャップゲージがなければ、名刺を代用するという手もある。厚い名刺なら1～2枚、薄い名刺なら2～3枚を重ねた分のすき間であれば走行に支障をきたすことはないはずだ。あと、精密機器用に使う、先の薄いマイナスドライバーも有効だが、いずれにしても後でちゃんとしたギャップゲージで合わせるのがベスト。

電極が減っているようであればプラグは要交換だ。プラグは厳密には消耗部品なのである。交換の目安は2サイクル車で約3000km、4サイクル車で約5000kmだ。

マメ知識その⑤

●プラグの熱価とは？

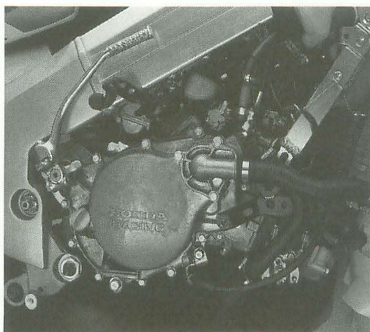
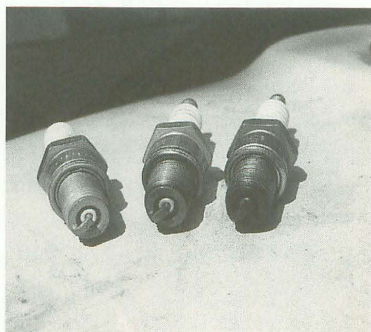
プラグの「熱価」とは簡単にいってしまえば、中心電極の温度の上がり具合いを記号で表したもの。一般に中心電極の受ける温度は、500度から900度の範囲内が理想とされ、それより低い500度以下の場合は、電極にカーボンが付着しやすく火花が飛びにくくなってしまいエンジン性能は落ちる。逆に900度以上に上がってしまうと、適切な発火時期以前に混合気に自然発火してしまい、異常高温となりエンジン性能は落ちる。

NGKのプラグを例にとってみると、B8ESと表示されている場合、8という数字が熱価を表しており、表示方法はメーカーによって異なるので下の表を参照してほしい。プラグの焼け具合いによって熱価を変えるというのは、ここの数字を変更することを意味している。たとえば新車時に付いている標準値8番を9番に変えると、絶縁体発火部が短く熱の逃げが早いため中心電極の温度が上がりにくくなる。つまり高回転での連続使用に向いているということになる。逆に7番に下げると、絶縁体発火部が長く熱がこもりやすいため中心電極の温度が上がりやすくなる。つまり気温の低い日や低速での走行に向いているということになる。

熱価		NGK	日本電装	チャンピオン	ボッシュ
熱価	高	9	27	2	3
		8	24	3,6,78	4
		7	22	4,8,82	5
	低	6	20	5,87,86	6

エンジン回り

最近の4サイクルマルチはプラグ点検もけっこう大変だ。写真はCBR250R(88)だが、カウルを外してもこのとおり。このあとラジエターをずらして、プラグキャップ周辺の汚れを落とす

プラグキャップを引き抜いたらプラグレンチ(車載工具しか使えない場合もある)+メガネレンチ(あるいはスパナ)でプラグを緩める。ある程度緩んだらあとは手でプラグレンチを回して外す

2サイクル車もレプリカ系ともなると、各種ワイヤー類が入り乱れており、プラグ点検もままならないのが現状だ。写真はNSR250R(91)で右側アンダーカウルを外した状態

右から"かぶり気味""適性""やけ過ぎ"の図。外したプラグの電極がかぶり気味だった場合は熱価を1番下げてみる。逆にやけ過ぎの場合は熱価を1番上げればいいのである

失敗談に学ぶUSED BIKE購入術

エンジンはバイクの命

NSR250Rを中古で購入したんですが、しばらくしてエンジンから異音がしだして、バイク屋で見てもらったら「レースにでも使ってたみたいだね、ピストンリングが磨耗してるし、シリンダーにも傷がついてるね、交換となると高くなるよ」とのこと。購入の時ショップの人はそんなこといわなかったので、ショックでした。それでクレームつけたんですけど「前オーナーの使い方まで責任は負えない」ということで自腹修理になってしまいました。

正しい対処法

エンジンのチェックは難しいもの、ちょっとした試乗くらいではエンジンの調子はまず分からない。できることなら、メカに詳しい（レースなどをやっている）友達を連れていって確認してもらうくらいの気迫が欲しい。とりあえず確認手段としては走行距離が少ない割にエンジンにバラしたあとのあるもの、スピードメーターが妙に新しいものなんてのはレースに使われていた可能性が高いといえる。

ACT 2

ラジエター

水冷ユニットにとって水漏れは命取り。ラジエターの変型は転倒の可能性あり。コアのつぶれ、ウォーターホースの亀裂、リザーバータンクの汚れにも要注意だ

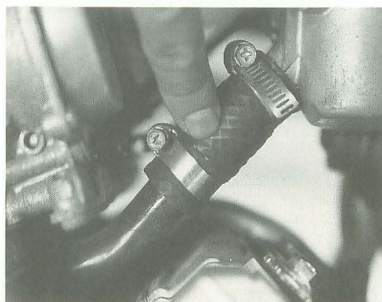
○Check.1

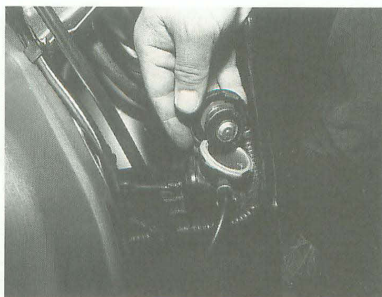
中身も重要。冷却水のレベルもチェック

水冷エンジンといえば、まず注目するのがラジエターである。もちろんこのラジエター本体が変形していたり、コアが極端につぶれているものは要注意だが、少しくらいのコアのつぶれは仕方のないことだ。普通に走っていても跳ねた小石や虫などが当たってつぶれてしまうことだってあるのである。

ラジエターが変形してしまう原因は、転倒によるものがほとんど。それ自体に機能面で問題なくても、かなり強い衝撃を受けていると考えられるから、他の部分に何かしら悪影響をおよぼしている可能性ありだ。チェックをいれる時は、正面から左右のバランスを見たり、実際に触れてみることが大切といえる。

転倒の際に考えられる後遺症として、ラジエター本体とエンジンを連結するウォーターホースにダメージを受けている場合もある。破損や亀裂の有無も忘れずにチェックしたいところだ。

ラジエターキャップがすぐ外せそうなところにある機種なら、キャップを外して中の確認も行ないたい。クーラント液（冷却水）に油分が浮いているようなら要注意。リザーバータンクの水面が、規定レベルよりも極端に下がっているような場合も、なんらかの原因でクーラント液がこぼれた可能性大なので要注意だ。

ノンカウル車やオフロード車のようにウォーターホースが露出しているタイプは、転倒後の破損や亀裂に注意

これくらいのコアのつぶれは気にする必要はない。マイナスドライバーで十分修正可能だ

できればラジエターキャップを外して中の確認も行ないたい。簡単に外せないタイプならリザーバータンク内のにごりに注意

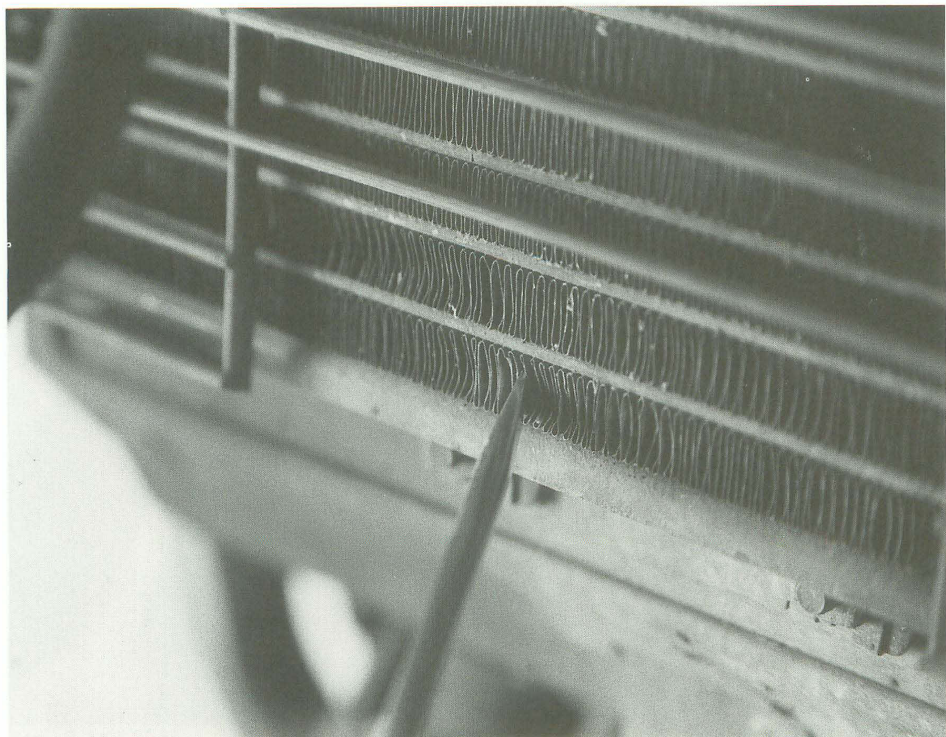
メンテナンス①

コアのつぶれはドライバーで修正

ラジエターのコアは、空冷エンジンにたとえるならフィンにあたる部分。ここに泥などが詰まったり、つぶれたりしていると冷却効果の低下を招くこととなる。特に夏場はエンジンをオーバーヒートさせる原因となるので、定期的な点検を心掛けたい。

コアの間に詰まった泥などは、歯ブラシで洗い落とすのが効果的。ガソリンスタンドやコイン洗車場などで見かける、高圧のスチーム洗車機を使ったりすると、水圧でコアがつぶれてしまうこともあるので、こうした機器を利用する場合は、水圧を下げて使用するなどの十分な注意が必要だ。

つぶれたコアを元の状態に戻すには、根気のいる作業だが、ひとつひとつをマイナスドライバーなどを使って、修正してやること。

オイルクーラーやスズキ車に採用されている油冷エンジンに関しても、冷却するという点ではそのシステムや働きはラジエターと同様だ。つぶれたコアは風通しを悪くし、冷却効果を低下させるもと。同様のメンテナンスを心掛けたい。

つぶれたコアの修正と同時に詰まったゴミも排除してしまおう

ACT2 ラジエター

メンテナンス②

水冷エンジンは水漏れにご用心

水冷ユニットの冷却水は通常、密閉されているので、基本的にはほとんど減らないものである。にもかかわらず、リザーバータンクの水面が規定値を大幅に割っている場合は、なんらかの原因が考えられる。

ひとつは、オーバーヒート気味によって、エンジンとラジエターを循環している冷却水が沸騰し、ラジエターキャップのエア抜きから出ていく場合だ。こうしたケースに備えて、リザーバータンクには冷却水がリザーブされているわけで、減ってしまった分を自動的に補うのである。

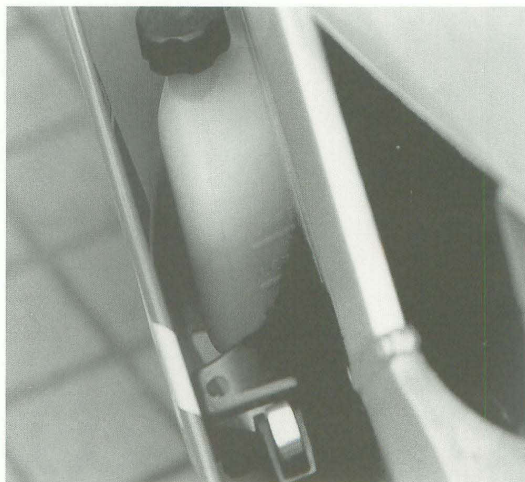
ところが、オーバーヒートとは関係なく冷却水が減る場合は、別の理由としてラジエター本体やエンジン、ウォーターホースになんらかのトラブルが発生したと考えられる。転倒などによる外的損傷がなくても、ウォーターホースが劣化して亀裂が生じたり、エンジン側のウォーターポンプのシール材がダメになって、冷却水が漏れてしまったりするからである。

こうなってしまっては、いくら冷却水を補給しても結果は同じ。完全なオーバーヒートによって、エンジンを焼き付かせてしまう前に、早急な処置が望まれるところだ。ウォーターホースが原因の場合は、交換すれば済むが、エンジン側やラジエター本体のトラブルだとそうはいかない。原因が分かっても手に負えないようなら、ショップに頼んでしまうのがベストだろう。

このようなことからも、リザーバータンクの水面チェックといったラジエター回りの点検を心掛けるようにしたい。

しかし、日頃から点検していても、予期せぬトラブルに襲われることだってある。中でも、ツーリングの途中で転倒などにより、ラジエターやラジエターホースに穴をあけてしまった場合は困りものだ。しかもオフロード車で林道を走っていて、近くにショップも何もないとなると最悪の事態だ。

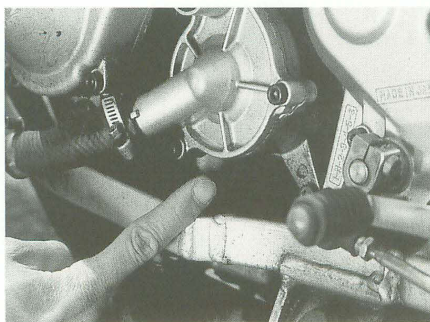
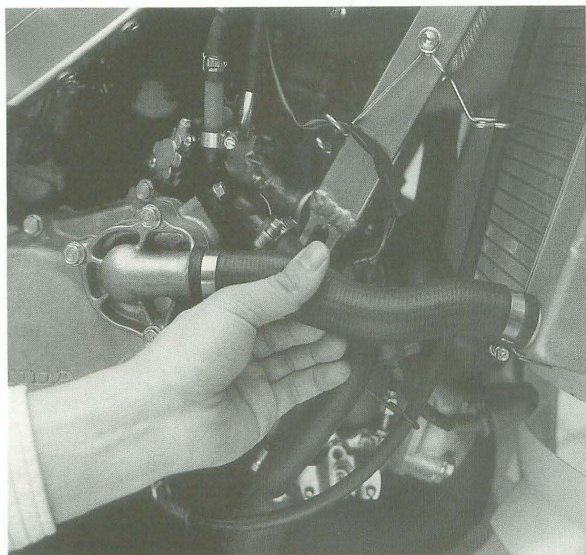
ラジエターホースを携帯して走るなんてことはまずないし、補修剤だっていつも持ち合わせているとは限らない。でも、ホースの損傷なら、ガムテープで応急処置をとることが可能だ。ラジエターにあいた穴でも、程度によってはチューインガムを詰めてガムテープで押さえるなどして、だましだまし走れば、なんとかなるものなのだ。

最悪の場合、漏れて減ってしまった冷却水は、この際クーラントじゃなくても構わないから、水道水や川の水（ゴミや汚れに注意して）などを代用して補うという手もある。

リザーバータンクの点検はまめに見ることが大切。

エンジン回り

冷却水の点検はリザーバータンク同様、ラジエター側の点検も忘れずに。点検は必ず冷えた状態で見る

機種によってはこのように非常に分かりにくいところにある場合もあるので要確認だ

ウォーターホースを止めるゴムバンドもチェックしよう。緩んでいれば増し締めをする

ウォーターポンプからの液漏れも定期的に点検しよう。ドレンボルトの増し締めも重要

ウォーターホースの点検は実際に手で触れて、裏面の亀裂の有無もチェックしよう

マメ知識その⑥

●オーバークールの対処法

冬場にラジエターにガムテープを貼っているバイクを目にすることがある。これは、夏場のオーバーヒートの反対にあたる過冷却に対応して、ガムテープでラジエターの有効面積を少なくしてやろうというオーバークール対策なのだ。暖気しても水温計の針がなかなか上昇しないとか、走りだしてもいつもより回転の頭打ちが早い、あるいは高回転での伸びが悪い場合は、まず過冷却と思って間違いないだろう。

ACT3
クラッチ

日頃の手入れや乗り方が顕著に表れるのがクラッチだ。エンジンを始動させてレバーを握った感じのキレやタッチが極端に重い場合は要注意だ

●Check.1

クラッチの善し悪しはキレ味とつながり具合い

クラッチには湿式と乾式、単板型と多板型があり、ロード用のレーシングマシンや一部のレプリカ系モデルを除けば、通常バイクの多くに使われているのが湿式多板型である。ちなみに、四輪は湿式単板型がほとんど。多板か単板かの違いはあるにせよ、いずれにしても湿式なのだ。では何故、バイクのレーシングマシンは乾式タイプなのか。

乾式クラッチは湿式クラッチのように常にオイルに浸っているわけではないので、クラッチがオイルの中で回転する時の抵抗がないし、キレもいい。一般の走行レベルではたいして問題にならないようなフリクションロス（抵抗）でも、レーシングマシンのようにコンマ何秒を競う世界では、とても重要となる。しかも、乾式は外気によって直接冷却されるので、熱に対しても有利。オイルやクラッチカバーを必要としない分、軽量化も図れるといったメリットがある。しかし反面、露出しているだけに、走行中にゴミが浸入する恐れがあったり、メンテナンスが大変であったりと、一般の走行には向いていないのである。

さて、前置きが長くなってしまったが、クラッチとは簡単にいってしまえば、エンジンのパワーをミッションに伝達するためのスイッチみたいなもの。クラッチレバーを切ると「ＯＦＦ」に、つなぐと「ＯＮ」になるわけだ。クラッチに異常があると、パワーロスにつながるばかりか、ミッションを傷めたり、２次トラブルを招くことだってあるのだ。

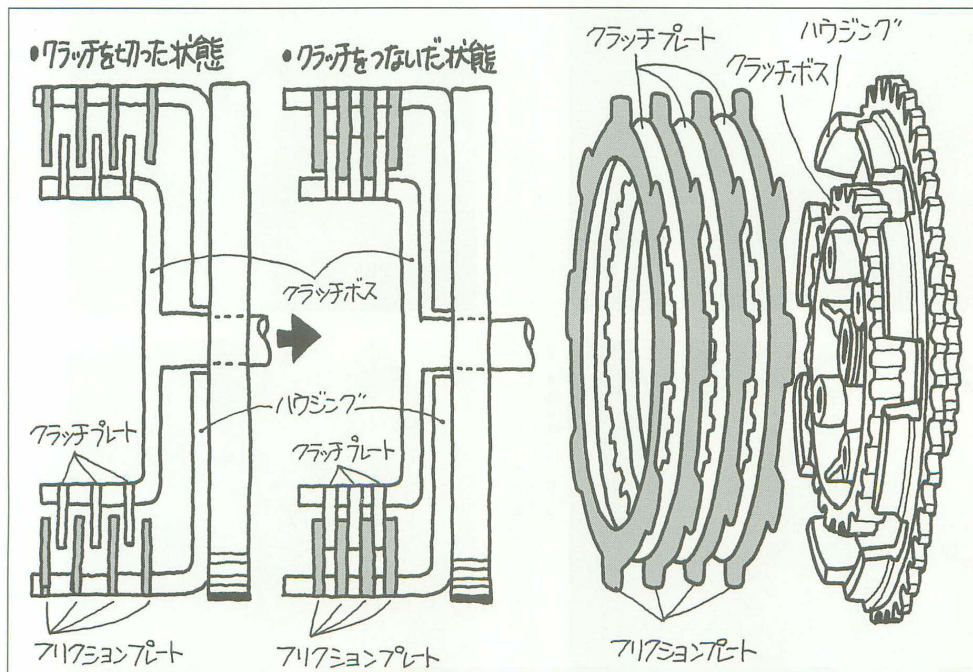
レプリカ系に限ってではあるが、最近は一般市販車にも乾式クラッチが採用されている(写真はレーシングマシンの乾式クラッチ)

エンジン回り

チェックはまず、エンジンをかける前にクラッチの重さをみてみる。最近のバイクはオーバー750のような大排気量車を除けば、比較的軽いタッチで切れるはずだ。感じ方には個人差もあるだろうが、極端に重い場合は要注意。もしかしたら、ワイヤーに油を差せば解消できる程度の問題かもしれないけど、そんなことさえもやっていないショップのバイクは信用できないと思った方がいい。

エンジンを始動させ、十分にエンジンが暖まったところで、クラッチを切って、ギアをローに入れてみる。この時（クラッチは切ったままで）、機種によっては、クラッチのキレが悪い場合、エンジンが止まってしまうこともあるが、普通、2回目以降はちゃんとクラッチもキレて、エンジンが止まったりすることはないはず。ところが、これを何度やっても切れない。あるいは、クラッチワイヤーを調整してもやっぱりキレないという場合は、クラッチにトラブルの可能性あり。

試乗が可能な場合は、徐々にクラッチをつないでスムーズに発進できるかチェックする。半クラッチを使っても、発進時にカックンとかゴツゴツといったショックが伝わってくるようなら、そのクラッチはかなり減っている証拠だ。逆に、ショックは伝わってこないけど、アクセルを開けてもエンジンの回転数が上がっている割にまともに加速しない場合、クラッチスプリングのヘタりも考えられる。

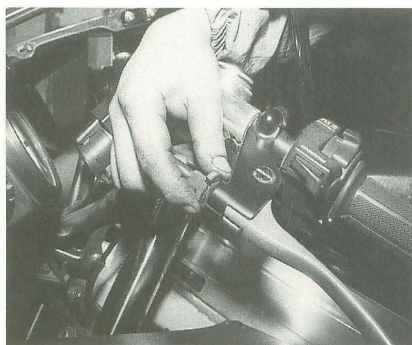
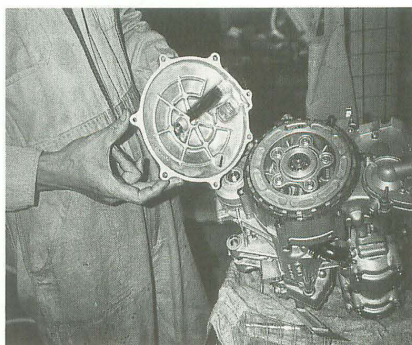
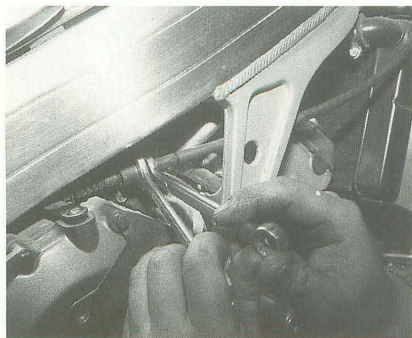
クラッチのチェックはカンに頼るところが大きいだけに、程度をみるのは難しい。できれば、バイクに詳しい人を同伴していっしょにみてもらうか、信頼できるショップを選ぶようにしたい。

ACT3 クラッチ

メンテナンス①

点検・整備はまずアジャスター調整で

クラッチトラブルといってもその内容・原因は様々だ。クラッチは消耗品だからいずれは交換しなければならない。しかし、その大半は、クラッチレバーの遊び不良に原因がある。クラッチを分解する前に、クラッチワイヤー（油圧クラッチの場合はフルードの保守・点検）の遊びを点検してみよう。クラッチレバーの遊びが少なすぎる場合に考えられる症状は、加速時のクラッチの滑りである。逆にクラッチレバーの遊びが多すぎると、クラッチが切れなかったりといった症状だ。クラッチレバーの遊びは、先端部が10～20㎜の範囲内にあるのが理想的。レバー側だけでは調整しきれない場合は、エンジン側のアジャスターでも調整してみる。

不幸にもクラッチレバーの遊び調整でトラブルが解消できなかった場合は、クラッチの分解整備となる。ちなみに、クラッチレバーの遊び調整以外で考えられる症状とその原因をいくつか挙げてみよう。

まず、加速時のクラッチの滑りでは、クラッチディスクの磨耗とクラッチスプリングのヘタりが考えられる。もちろん使用限度を過ぎている場合は交換する必要がある。

①クラッチレバーの遊びが規定値外のときは、レバーホルダー側で調整する。緩めると遊びが減り、締め込むと増える

③エンジンオイルを抜き(水冷車の場合は機種によっては冷却水も抜く)クランクケースカバーを外す。必要に応じてクラッチケーブルも外す

②レバーホルダー側で調整しきれないときは、エンジン側(クランクケース側)のアジャスターで調整する。要領はホルダー側と同じ

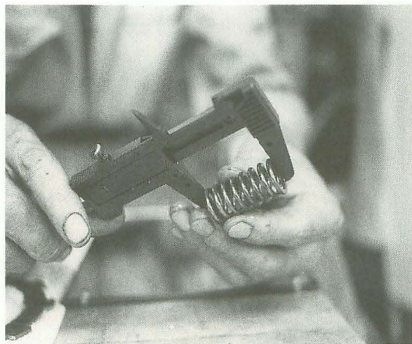
④プレッシャープレートのボルトは対角に少しづつ均等に緩める。裏側にワッシャーやベアリングが張り付きやすいので慎重に外すこと

エンジン回り

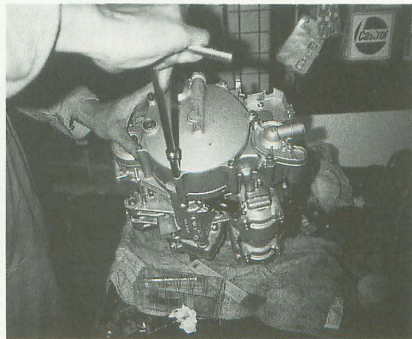
クラッチが切れない場合は、クラッチプレートの歪みや曲がり、あるいはミッションオイルの粘度が固すぎるといった原因が考えられる。取り外したクラッチプレートは平らな場所に置いて見て、歪みがあるようなら要交換だ。ミッションオイルはメーカー指定を入れていればまず問題ないはずだが、それでもクラッチのキレが悪いようなら、メーカーの定めた指定内で粘度の柔らかいものに替えてみるのも手だ。

湿式クラッチはオイルに浸っているのでクランクケースカバーを外すと当然、オイルが飛び出してくる。点検作業はあらかじめ、ドレンからオイルを抜いてしまった状態で進めるのがベスト。ただ、中にはサイドスタンドをかけた状態（つまりバイクが左側に傾いた状態）で、オイルがクラッチ側からはこぼれない機種もある。こういう場合はオイルを捨てる必要はない。また、クラッチの点検および分解の際は、専用工具が必要な場合もあるので、事前に調べてから点検作業に入るのがいいだろう。

クラッチレバーの作動を良くするために、ケーブルへの定期的な注油も心掛けたい。クラッチ本体にもケーブルの取り回しにも問題ないのに、クラッチレバーが重い場合はワイヤー交換の必要ありか、リフター機構の損傷が考えられる。

⑤クラッチスプリングの点検は、スプリングの自由長が規定値以下の場合は要交換だ。交換時はセットで交換すること

⑦クラッチディスクの点検は、厚みが規定値以下もしくは、キズや変色(黒っぽいコゲなど)のあるものは要交換

⑥クラッチプレートの点検は、平らなガラス板の上や定盤上に置いてシックネスゲージで点検する。規定値以上のゲージが入ったら要交換だ

⑧組み立ての際、クランクケースカバーの装着は下側のボルトから締め込んでいくこと。そうしないとオイル漏れの原因となる

ACT4

キャブレター

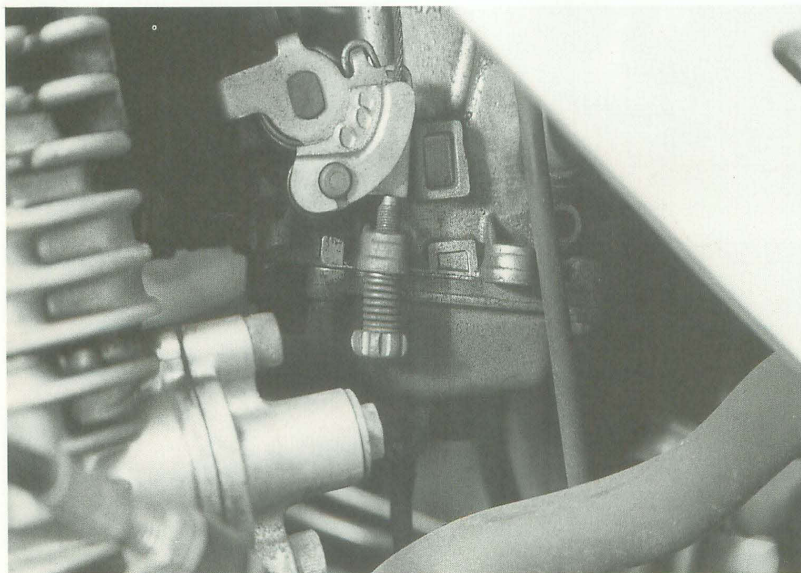
エンジンの吹け上がりはスムーズであること。キャブレターが見れる機種はフロートチャンバーをチェック。走行距離が少ないのに変色しているようなら要注意

●Check.1

フロートチャンバーの変色に要注意

バイク全体の程度と同様に、キャブレターの外観もキレイであるのにこしたことはない。もし、バイク本体はキレイで程度がいいのに、キャブレターのフロートチャンバー部分が茶色く変色している場合は要注意だ。ひょっとしたらそのキャブレターはオーバーフロー気味かもしれない。つまり、フロートチャンバー内の油面の高さが狂っている可能性が高いということだ。

ただ、キャブレターのフロートチャンバーの変色に関しては、正常なバイクでも乗っていると、そのうちパッキンが劣化してガソリンがにじんでできることもある。中古車でもそれなりに距離を走っているものなら、変色もそんなに気にする必要はない。

あと、インテークマニホールドのインシュレーターの劣化具合いにも注意だ。ここがひび割れを起こしたりするとエアを吸ってしまい、混合気にバラツキが生じてしまうのである。アイドリングが安定しないといった症状は、こうしたひび割れによる可能性も高い。もちろんマニホールドを交換すれば済む話だが、自分でやるとなるとこれがけっこう面倒な作業なのだ。購入を決める前にショップの人に相談して、交換を頼むのが賢明だ。

外観からキャブレターが見える場合は、フロートチャンバーの変色具合いをチェックしよう。特にバイクが新車に近いにもかかわらず、この部分の変色が目立つ場合は要注意だ

●Check.2

エンジンの回転具合いをチェックすること

最近のバイクはカウリングの有る無しに関係なく、キャブレターやインテークマニホールドを外観から確認することが非常に困難だ。そうなるとエンジンをかけた状態から、キャブレターの調子を判断しなければならない。

まずエンジンを始動させたら十分に暖気を済ませた状態で、エンジンの回転具合いをチェックしてみること。スロットル操作に対して、エンジンの吹け上がりがもたつくようであったり、回転がスムーズに下がらない場合は、キャブレターが正常に作動していないことも十分に考えられる。エンジン音だけでは分からない人は、タコメーターの針の動きを参考にすると分りやすいはずだ。スロットル操作で注意する点は2サイクル車、4サイクル車を問わず、ガバッと開けないこと。逆にスロットルを閉じる時は素早くである。

あと、4気筒の場合はアイドリングより若干高い回転（3000回転位）からガバッと開けて、一瞬でも息ツキやもたつきがあるようなら要注意。4つのキャブレターのバランスがとれていない可能性ありだ。これは排気量を問わずにチェックできる。

好運にも試乗できたらの話だが、4サイクル車の単気筒、2気筒の場合は、走行中にスロットルを戻したとき、アフターファイヤーがハッキリと出るものは要注意。アフターファイヤーといっても、後を振り返らなくても「パンパン」と音がするから分かるはずだ。ちょっとくらいなら気にするほどでもないが、極端に音が大きい場合は、キャブレターのスロージェットが詰まっている可能性がある。ここでは余談だが、プラグが古すぎても同じような症状がでることもある。

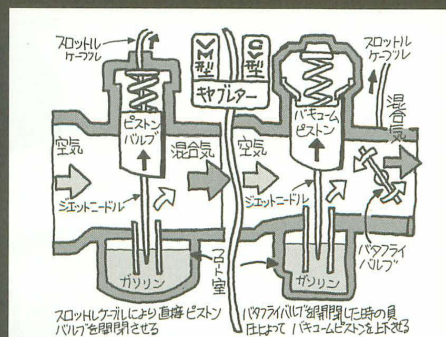
マメ知識その⑦

●キャブレターの種類

キャブレターの働きを一口にいえば、ガソリンを霧状にして空気と混合させて、燃焼に適したガス状にすること。その原理は「霧吹き」とよく似ているが、その構造は極めて複雑だ。キャブレターは低速時から高速時といった、エンジンの回転数によって変わる空気の量と速度や気圧変化などに対応し、常に適正な混合気を作り出さなければならないため、キャブレターには大小様々な穴が設けられているというわけだ。

キャブレターは大きく分けて2種類の方式から成り立っている。ひとつは、スロットルケーブルによって直接ピストンバルブを開閉させるVM型と、もうひとつは、エンジン側にある円盤状のスロットルバルブ（バタフライバルブとも呼ぶ）を開閉し、その時のエンジン負圧によってダイヤフラムを動かし、バキュームピストンを上下させるCV型である。一般にVM型は2サイクル車やレーシングマシン、CV型は4サイクル車に多く使われている。

VM型の特長として、ベンチュリー部の断面積とガソリンの吸い込み量とが同時に変化するので、低回転域から高回転域まで安定した混合気を得ることができる。反面、全閉付近からの急激なスロットルワークには負圧が減少し、空気量に対して十分なガソリンの吸い上げができないことがある。いわゆる「息つき」現象である。そのためここ数年前あたりから、こうした状態を防ぐため、混合気の空燃比をコンピュータによって制御したキャブレターなどが広く出回るようになったわけである。NSR250Rに採用されているPGMキャブレターなどがそのいい例だ。

一方CV型は、エンジンの回転による負圧の差によってダイヤフラムを動かし、バキュームピストンが上下することによってベンチュリー部の断面積が変化する。それによって必要に応じたガソリンの供給が行なわれるため、急激にスロットルを開けても息つきをおこすことはない。混合気の空燃比も安定しておりフラットで扱いやすいというのが特長だ。

スロットルバルブで直接ピストンを上下させるVM型と、バタフライバルブを動かして負圧によってバキュームピストンを上下させるCV型

ACT4 キャブレター

メンテナンス①

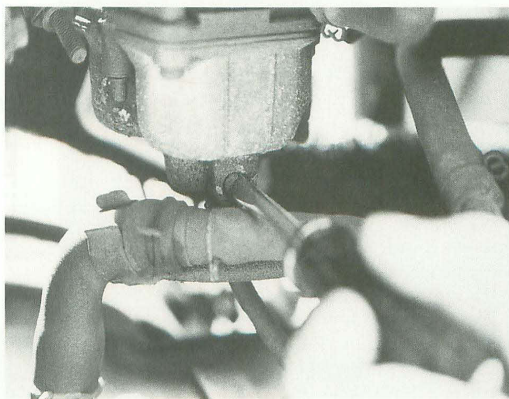
フロート内の汚れはトラブルのもと

キャブレターは各種ジェット類に代表されるように、細かなパーツで構成されておりとってもデリケート。それだけに、エアクリーナーや燃料フィルターで濾過されなかった小さなゴミが詰まっただけで、不調になったり、性能が大きく左右されてしまうことがあるのである。ゴミが詰まるとガス欠の状態に似た症状が出たり、最悪の場合（キャブのジェット類が詰まると）、セッティングが薄めになり、エンジンの焼きつきにつながることだってあるのだ。

ひと昔前に比べたら、フィルターやエアクリーナーの精度や構造の向上により、こうしたトラブルも少なくなったが、使用状況によっては、起こりうる可能性は十分にあるのである。先に述べたような症状が出たとして、キャブレター以外の点検をやっても、それらしい原因が発見できなかった場合は、キャブレター本体の点検をしてみる必要がある。

まず、初歩的な点検および清掃手段として有効なのが、キャブレターのドレンコックからの汚れの除去だ。250ccマルチのように、手の入る隙間のないような機種はちょっと大変かもしれないが、単気筒や2気筒モデルのようにキャブレター周辺がスッキリしている場合は、わりと簡単な作業といえるだろう。キャブレターを取り外すことなく、ドレンボルトを緩めるだけで、フロート内に溜まった汚れや水分を除去できるわけだから、こんなラクな話はない。

バイクは頻繁に乗ってあげるぶんには、常に新しいガソリンが流れるので汚れも溜まりにくいけど、あまり乗らないでいるとガソリンが変質したり、フロート室内壁の腐蝕によるサビが発生したりして、何かとトラブルのもと。冬場のようにしばらく乗らない時は、燃料コックをＯＦＦにして、ドレンからガソリンを抜いた状態にしておくのがベスト。ただし、この状態の時は、バイクをトランスポーターなどで移動させたりするような強いショックや振動をバイク自体に与えないこと。フロートが痛んでしまうからなのだ。

キャブレターのドレンボルトを緩める際は、排出したガソリンを溜める受け皿を用意することも忘れずに

燃料コックをＯＦＦにした状態でドレンボルトを緩める。念のために排出されたガソリンも点検しよう

メンテナンス②

ジェット内の目詰まりは分解洗浄で解決

フロート内に溜まった汚れを排出したけど、キャブレターの調子が変だ。そんな時は分解清掃で、各部の目詰まりやサビを除去してやらなければならない。4気筒やV型2気筒の場合はちょっと大変だが、サービスマニュアルをジックリと見ながら挑戦だ。オフロード車のように、ホコリっぽいところを走る機会が多い場合は、定期的に点検・整備を心掛けたい。

単気筒ならほとんどの場合、タンク、シート、サイドカバー等を外せばOKだ。エアクリーナーボックスは簡単に外せそうなら外してしまった方が作業はラクになる。次にキャブレターのガソリンホース、エアベントホースを外し、スロットルケーブル、チョークケーブルも外してしまう。機種によっては、スロットルケーブルは外さなくてもいい場合もあるし、VM型の中には、この時点でスロットルバルブごと外してしまった方がいい場合もあるので、このへんの作業はケースバイケースで行なおう。

フロート室内のガソリンはドレンを緩めてあらかじめ抜いておくこと。あとは、インシュレーターバンドのビスを緩めればキャブレター本体は外せるはずだ。文章にすればたかが数行程度だが、ここまでの作業だけでもけっこう大変だったりするので、作業はあせらず慎重に。中には単気筒でも、手の入る隙間がないほど面倒な機種もあるのだ（ハッキリいってAX－1は大変だ）。

キャブレター本体からフロートチャンバーを外したら、内部に付着した汚れやサビをウエスで拭き取る。各種ニードル類は慎

■必ず役立つケミカル用品・その③

キャブレター内部の汚れや詰まりは、エンジンの不完全燃焼やいろんなトラブルの原因となる。キャブクリーナーは分解整備のときの必需品だ。

CRCキャブクリーナー　キャブレター内部のガム質物やスラッジなどの汚れを完全に除去する清浄剤。キャブ外側の汚れ落としにも有効。180ml・700円①

PRO750キャブクリーナー〈ジェット〉　強力な洗浄・噴射力でキャブレター内部の汚れを除去。エアクリーナーを外し、エア吸入口にスプレーしてエンジンをかけるだけでOK。220ml・1300円③

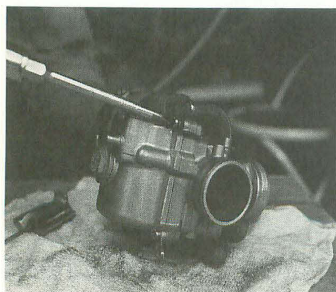
GEARキャブコンディショナー　キャブレターの分解整備にはもちろん、キャブ装着状態で吸気口(エアクリーナーを外して)からスプレーし、エンジンをかけるだけでも洗浄効果がある。220ml・1100円②

＊このページの商品に関する問い合わせ先はP33参照

ACT4 キャブレター

メンテナンス②

重に外して、キャブクリーナーやエアで吹いてやる。また、サビなどでふさがりかけた穴は、細い針金などで掃除する。いずれの作業も落ちにくいようなら灯油に浸してやると効果的だ。

パイロットスクリューやエアスクリューは外す前に、完全に締めこんだ状態（強く締めこまないこと）から、何回転戻した位置にセットしてあったかを必ずメモしておくこと。パイロットスクリューやエアスクリューがキャブの外に付いている場合は、あとで調整することもできるが、フロートチャンバー内部にある場合はそうはいかない。おのおのの標準戻し回転数はマニュアルを参照する。また、フロートを外す際はくれぐれも慎重に行なうこと。手荒にやるとセッティングが狂ってオーバーフローを起こす原因になることもあるのだ。

フロートチャンバーはたいてい4本のビスで固定されている。緩める際はビスの頭をナメないように注意する

これはスロージェット。穴が小さいためゴミなどが一番詰まりやすいところだ。ここが詰まるとアイドリング不調となる

マメ知識その⑧

●キャブレターのセッティング

基本的にノーマル状態であれば、キャブレターセッティングを要することはほとんどないが、キャブレター各部の機能を知っていて損はしないはず。マフラー交換時やメンテナンス時にも役に立つはずだ。

まず、ベンチュリーは空気の流路で、一般に高出力エンジンほど大径サイズをもつ。このベンチュリー内を上下するスロットルバルブによって混合気に必要な空気量を、アイドリング時から全開時までコントロールしているわけだ。スロットル開度4分の3から全開における燃料供給量をつかさどるのがメインジェットで、高回転域のセッティングはこのメインジェットの番数を変えることによって行なう。スロットル開閉に連動して、ニードルジェットホルダーの中を上下するジェットニードルは、中高速域の燃料供給量を決定し、また、スロットル開度が小さいときには、吸入空気の流速が低く、燃料がメインジェットからはほとんど吸い出されないため、スロージェットとエアスクリュー(ミクニ製キャブの名称はパイロットジェットとパイロットスクリュー)で低速時の混合気を供給しているのだ。

キャブセッティングは季節による気温や湿度、気圧の変化といった様々な要素によって決定される非常にデリケートな分野だ。しかもどこか1箇所を調整すればいいというものではなく、各ジェット類の兼ね合いがとても大事だ。いきなり大幅な変更を行なうのではなく、標準のセッティングをもとに少しずつススメルのが原則といえる。

比較的簡単なのがメインジェットの交換だが、これが意外と大きなトラブルを招きやすい。混合気を薄くしすぎてピストンやシリンダーを焼きつかせる恐れがあるのだ。メインジェットは交換が簡単ではあるが、全開時(高回転時)の混合気を決めるのだから、もっとも慎重に選ぶ必要のあるパーツだということを覚えておきたい。

一般的な各セッティングパーツの働きとコンディションに対するセッティングのヒントは以下の通りである。

●メインジェット(高回転域)／番数が大きいほど混合気は濃くなり、小さいほど薄くなる。

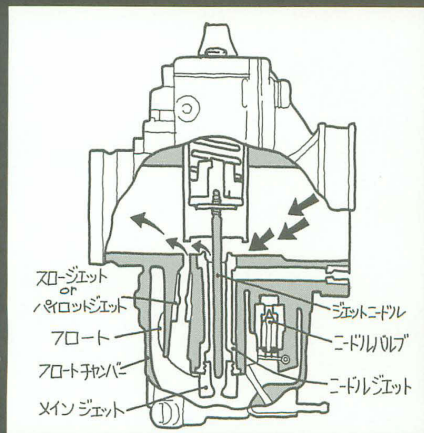
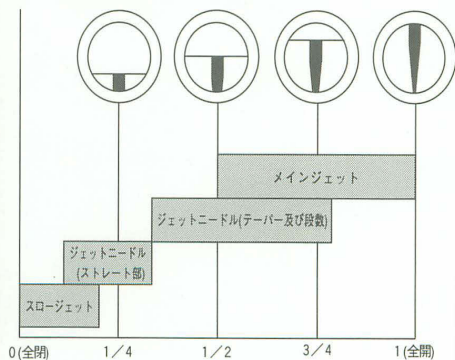
●ジェットニードル(低回転域)／クリップの段数が上から1段、2段、3段、4段…という具合いに変更でき、この数値が大きいほど混合気は濃くなる。またニードルの太さは細くすると混合気は濃くなり、太くなると薄くなる。

●スロージェットまたはパイロットジェット(超低回転域)／番数が大きいほど混合気は濃くなる

その他、各ジェット類の締めつけも力のかけ過ぎに要注意だ。フロートチャンバーを組み終えたら、外した時と逆の手順で取り付けるわけだが、インシュレーター部への取り付けは確実に行なうこと。ここからエアを吸ってしまうとセッティングもなにもあったものではない。あとはケーブル類の取り回しに注意しながら組み付け、最後にアクセルの戻り具合いを確認すればOKだ。

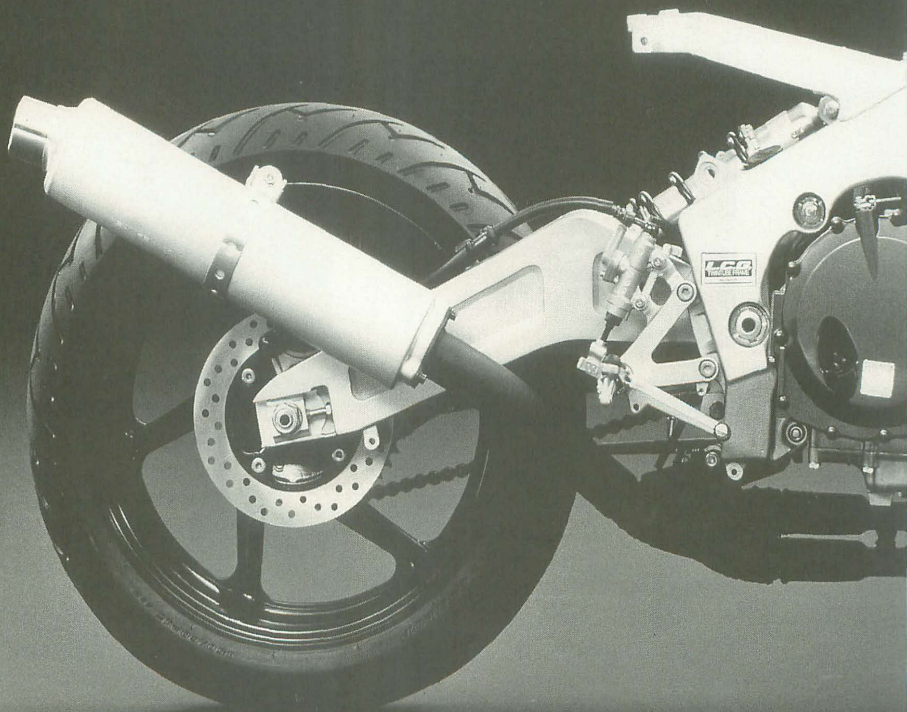
エアガンの代わりに缶スプレー式のエアクリーナーを使うのも手だ。各種ジェット類に吹き付けてゴミや汚れを除去する

センターにあるのがこのメインジェット。これは意外と詰まりにくいが、その奥にあるニードル系は要チェック

フロートチャンバー内部には沈殿物が付着しやすいのでウエスなどできれいに拭き取ってしまおう

図はVM型を例にとった透視図だが、各ジェット類の位置関係はCV型もほぼ同様と考えてもらっていい

上の図はスロットルバルブの上がり方を表したもので、ヨコ軸がスロットル開度を表す。各開度に対するジェット類の守備範囲がよく分かる

バイク検証その3

シャシー

教訓その1…同車種の新車をよく見て比べるべし！
教訓その2…溶接部を念入りに見るべし！
教訓その3…チェーンは回して見るべし！
教訓その4…ディスクプレートは触って見るべし！

ACT 1 フレーム

外観からフレーム曲がりを判断するのは難しいが、バイクを正面から見てフロントフェンダーがヨレているものは誰でも分かる。フレームの状態は意外なところに表れるのだ

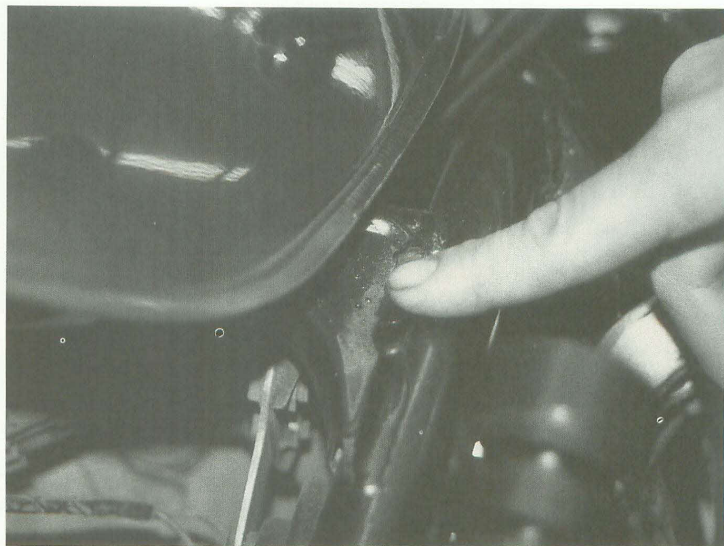
◎Check.1

フレームの変形・損傷は慎重にチェック

転倒などによるフレームの変形は、走りに大きく影響する。できれば直進性などをみるために試乗するのが一番いいのだが、全部が全部試乗できるとは限らない。しかもフレームの変形というのは、外見からはなかなかわかりにくいものだし、試乗できたとしても街乗りレベルではトラブルの症状が出ないこともあるので、慎重にチェックしたいところだ。

ダブルクレードルタイプの機種なら、ステアリングヘッド下部のダウンチューブの塗装のヒビ割れに注意だ。転倒などにより前からの衝撃を受けるとこの部分に力が加わり、フレームが曲がって塗装が浮き上がってしまうことがあるのだ。もちろんこうなるからには、かなりの衝撃を受けたと考えられるから、そういうバイクはやめた方がいい。また、旧車などの古いバイクになると、長年のエンジンの振動で、溶接部などにクラック(ヒビ割れ)が入っていることもある。もちろん、最近のものでも溶接部はチェックするようにしたい。

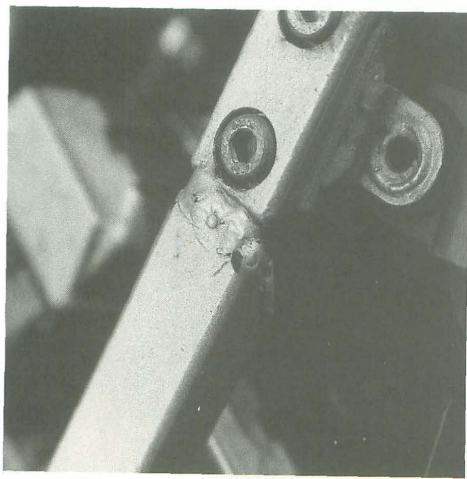
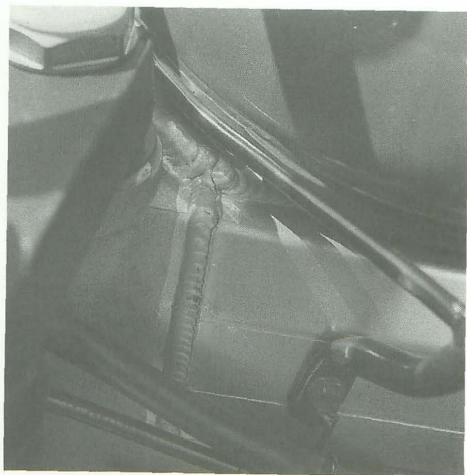
アルミ合金製のボックスタイプのように、ステアリングヘッド部の剛性が高いフレームの場合には、前からの衝撃に対してフロントフォークのインナーチューブが曲がることによって、フレームへの影響が少なくなることもあるが、最近のレプリカ系のように、倒立式のフロントサスペンションを装備している機種だと、サスペンションのアウターチューブ自体の剛性が高すぎて、フレーム側が曲がることだってあるのだ。

高剛性といわれているアルミボックスタイプのフレームですらこうなのだから、オフロード車のようにパイプフレームで倒立サスの場合、ステアリングヘッドからダウンチュー

スチール、アルミを問わず、ダブルクレードルタイプのフレームはダウンチューブ上部の塗装のヒビ割れに注意しよう

シャシー

ブにかけて受ける衝撃度は容易に想像がつくはずである。

そのほか、フロントフェンダーとタイヤのセンターが合っているかどうかで、フレームの変形を見分ける方法もある。少しくらいのズレなら問題ないかもしれないが、パッと見て明らかにズレてるというのが分かるものは要注意。ただし、この場合はフロントフォークやフロントアクスルが曲がっていてることも考えられる。

フロントフェンダーとタイヤのセンターがずれている図。フロントフォーク回りが曲がっていることも考えられるが、フレームが曲がっている時もこのようにズレていることがある

このような接合部も大事なチェックポイント。フレームの変形によって塗装が浮き上がってヒビ割れをおこしていないか、あるいはボルトの連結具合いも確認しよう

これは事故車の極端な例だが、フロント回りに強い衝撃を受けるとどんなに高剛性のフレームとはいえ、熔接部分にクラックが入ることだってあるのだ

ACT 2

ステアリング

ステアリング関係は転倒などの影響を受けやすい。転倒の有無を判断するならハンドルストッパーをチェック。ステアリングの引っ掛かりにも要注意だ

●Check.1

フロントを浮かせて前後にゆすってみよう

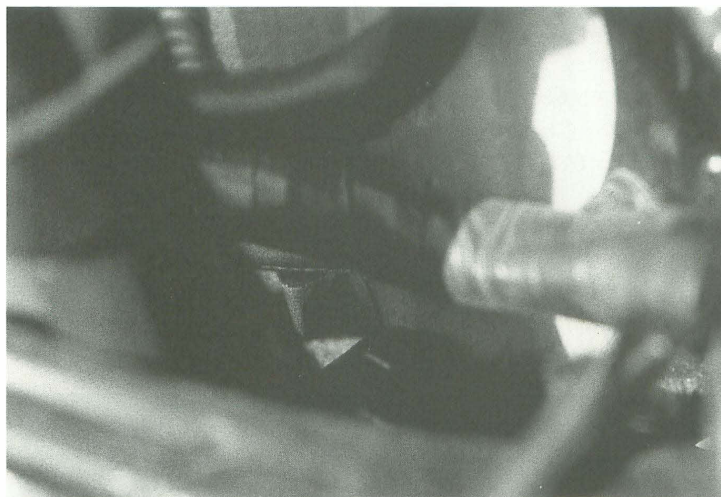
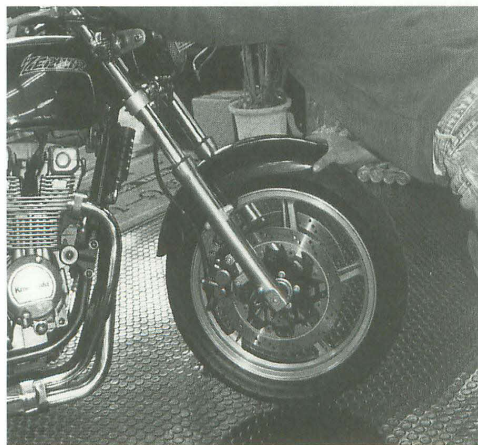
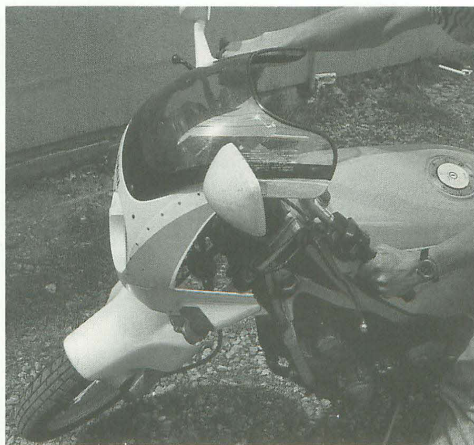
ステアリングにガタや渋さがあると安定した走行ができない。この一般的な症状としては、直線路で手を放した瞬間に、バイクがどちらか一方に曲がっていくような感じを受けたり、高速走行になるとブレを感じたりしてしまうことが挙げられる。

前項のフレームの変形と同様に、試乗してみるのが一番ベストだが、程度によっては、街乗りレベルでは症状がでないこともある。まさか試乗で高速道路を走るわけにはいかないし、できるだけ危険な運転は避けたい。そこで停めた状態でステアリングのトラブルを判断するための点検方法を紹介しよう。

まず、センタースタンドをかけてフロントをフリーな状態にする。センタースタンドが装備されていなければ、友人などに手伝ってもらい、サイドスタンドをかけて、バイクを傾けるような感じでフロントタイヤが地面から浮く状態にする。そして、ステアリングを左右に切ってスムーズに動くかどうかを試してみる。変な引っ掛かりがあったり、妙に重いようだと要注意だ。また、持ち上げたフロ

一般的なステアリングストッパーで、ステアリングヘッドのストッパーにステアリングステムの突起部分が当たってハンドルが止まるタイプ。少しぐらいのキズなら気にするほどでもないが、へこんだり曲がっているものは要注意

ントタイヤを、フロントフォークごと動かすつもりで前後にゆすってみる。ここでガタつくようなものもやめた方がいい。ステアリングヘッドのオーバーホールで直る程度ならいいが、転倒などの後遺症で致命傷になっているケースも考えられるからだ。

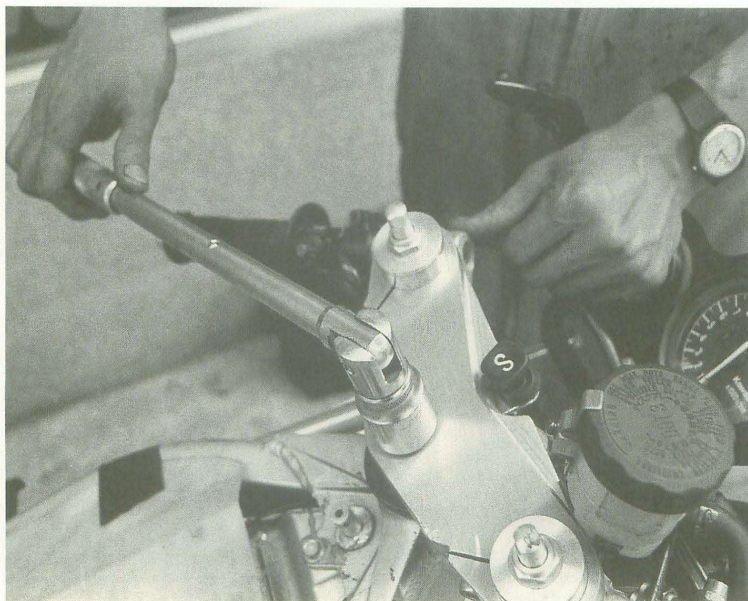
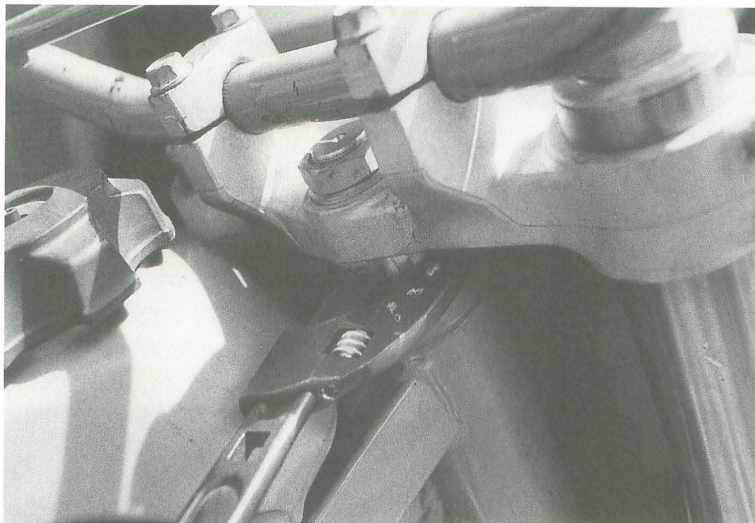
一人でそこまでやれないというのであれば、ステアリングヘッドのハンドルストッパーのヘコみをチェックしてみるのも手だ。ここが極端にヘコんでいたり、曲がっているものは要注意。ただし、機種によってはステム自体を交換してしまえば、転倒の後が判断できなくなる場合もあるので、決定的な見分け方とはいえない。

アルミボックスタイプのフレームやレプリカ系に多く採用されているタイプのハンドルストッパー。事故車などではステムを交換されてしまう場合もあるが、衝撃度によっては写真のようにフレームにヘコミが残っていることもあるのでジックリとチェックしよう

ステアリングのガタをチェックするには、フロントタイヤを浮かせた状態でタイヤを前後にゆすってみる。少しでもガタつくようなら要注意

ステアリングがスムーズにきれるかどうかをチェックするには、フロントタイヤを浮かせてハンドルを左右に切ってみるといい

メンテナンス①

ガタや渋さはステムレンチで解消

購入の際はよく分からなかったけど、しばらく走っているうちに、ステアリングにガタや渋さを感じるようになることがある。中でもメンテナンスの行き届いていなかった中古車を購入してしまった場合によくある話である。良くいえばそれだけそのバイクに慣れてきたといえるわけだが、ガタつくものは直さなければならない。そのままの状態で走っているのは危険だ。新車でさえ、通常、ステアリング関係の点検整備時期は1年毎となっているのである。

このステアリングのガタや渋さは、一般的に、ステアリングヘッドトップスレッドナット（機種やメーカーにより名称は異なる）の調整によって解決することができるのだ。

手順はまず、ステムナットを緩め、トップスレッドナットをステムレンチを使って締め具合いを調整するのである。マイナスドライバーを使ってハンマーなどで叩く方法はできるだけ避けたい。右へ回せばハンドルは重くなり、左に回せば軽くなるわけだが、いくら調整してもハンドルがスムーズに動くポイントが見つからなかったり、ガタがとれない場合は、グリス切れやベアリングの損傷が考えられるので、ステアリングを分解してやる必要がある。分解整備に関しては、機種によって多少構造が違ったり、専用工具を必要とする場合もあるので、万全を期するためにもショップに依頼することをススメたい。

ステアリングの調整は必ずステムナットを緩めてから行なうこと

トップブラケット下部の凸凹状のナットがトップスレッドナット。ステムレンチのツメはシッカリと合わせてから作業に入ること

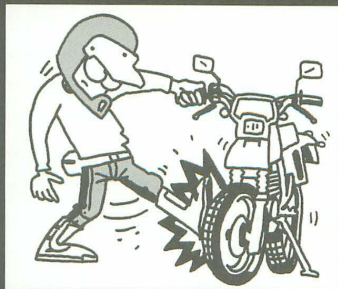
マメ知識その⑨

●ステアリングのズレを修正

ステアリングにネジレが生じていたりすると、マシンがまっすぐに走らなかったり、低速では気にならなくても高速走行でハンドリングにブレがでたりすることがある。ネジレている状態というのは、上下ブラケットに固定されているフロントフォークが左右でズレてしまっていることをいうのである。つまりこの状態では、フロントタイヤの進行方向に対してハンドルが左右どちらかにズレてしまっているので、まっすぐに走らせようとしても走るわけがないのである。

普通に乗っていればネジレることなんてまず起こらないが、転倒などでステアリングがネジレてしまうことがある。よく「フロントフォークが曲がってしまった」と勘違いをする人もいるけど、ちょっとくらいの転倒で簡単に曲がるほどフロントフォークはやわではないのだ。

当然ネジレたステアリングは直さなければならない。多少ハンドルが取られるけど、走行できないことはないからといってそのままの状態で乗っていると、インナーチューブが曲がってしまうことだってあるのだ。近くにショップがあるところならいいけど、ツーリング先でのトラブルの場合はそうはいかない。

修正作業に入る前にセンタースタンドをかけて、フロントフォークを浮かせるようにすると作業がやりやすくなる。まずステムナットを緩めたら、次にアッパーブラケットのボルトを上下ともやや緩める。どうしてやや緩めるのかというと、完全に緩めてしまうとフロントフォークが上下にズレてしまうことがあるからだ。言葉でこのニュアンスを伝えるのは難しいが、これぱっかりは実践で感じ取ってもらうしかない。ここまでやったらあとは、タイヤを両足で固定させ、ハンドルを修正してやればいいわけだ。

こういう荒療法はあまりオススメできない方法だ。ステアリング関係はデリケートだということを忘れずに！

ACT 3

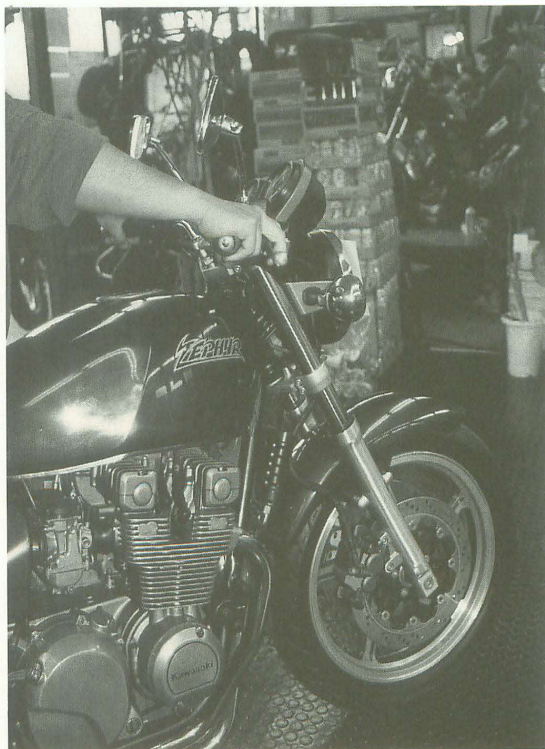
フロントフォーク

オイル漏れのチェックはフロントフォークをストロークさせてみること。変な引っかかりがあるのも要注意。試乗可能なら直進安定性を確認しよう

●Check.1

オイル漏れの有無でショップの信頼度を見る

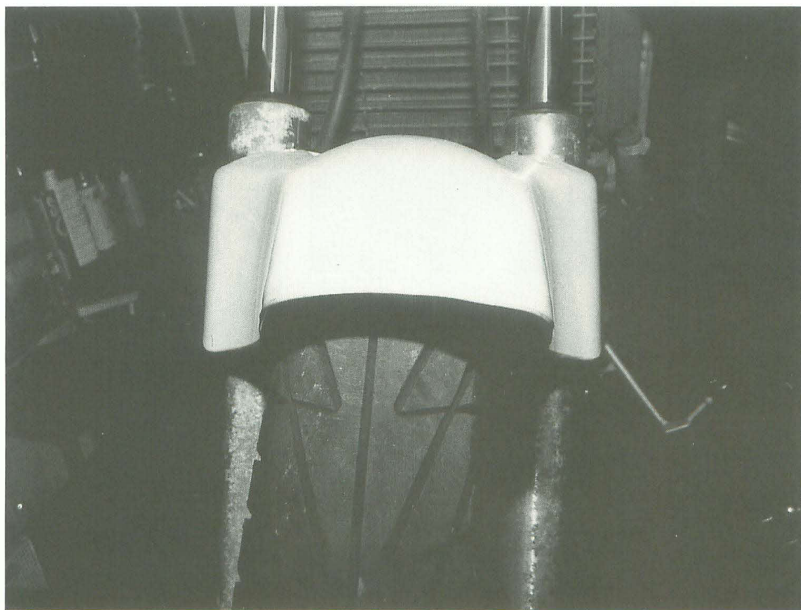
走行距離がのびるにつれヘタリが増してくる部分だけに、サスペンションは中古車選びではとても重要なチェックポイントだ。また、これらの整備をどれだけ行なっているかでそのショップの信頼度もある程度分かってくる。とはいっても、購入時にそれを見極めるのはなかなか難しいものがあり、無責任のようだが、初心者はおそらく買った後に“あのショップはいいかげんだ！”と気づくことになるだろう。そうならないためにも最低限のチェック方法は覚えておきたいものだ。

まず、中古車のフロントフォークでありがちなトラブルが、オイルシールの消耗によるオイル漏れだ。これはインナーチューブを見れば一目瞭然で、ハンドルもしくはトップブリッジを数回押して、フォークをストロークさせればオイルがにじみ出てくるのですぐ分かる。特に店頭に並んだ中古車なら見栄えがいいように洗車してあるハズなので、わずかに漏れている程度でも発見しやすいのだ。このとき、もし洗車もしていないようなら、とても良心的とはいえないので、そのショップでの購入はよほどのことがない限りやめたほうがいいだろう。また、厳密にいえばオイルシールがイカレているバイクを店頭に並べているショップというのも考えものだ。普通のショップなら整備してあるのが当然で、または納車までには整備を済ませてくれるというのがあたりまえなのだ。それが、もしその状態で整備済みというのだったら、まず購入は控えるべきだろう。このように整備状態によってもそのショップの信頼度を調べることができる。特にオイルシールのヘタリはフロントフォークの初歩的なトラブルなので、バイクはもちろん、ショップのウデも見極めるにはもってこいのチェックポイントなのだ。

フロントフォークのチェックは、まずハンドルを握ってフォークを数回ストロークさせてみること。変な引っ掛かりはないか、オイルシールからのオイル漏れがないかを確認する

◎Check.2

フォークの歪みはできれば試乗で見極めたい

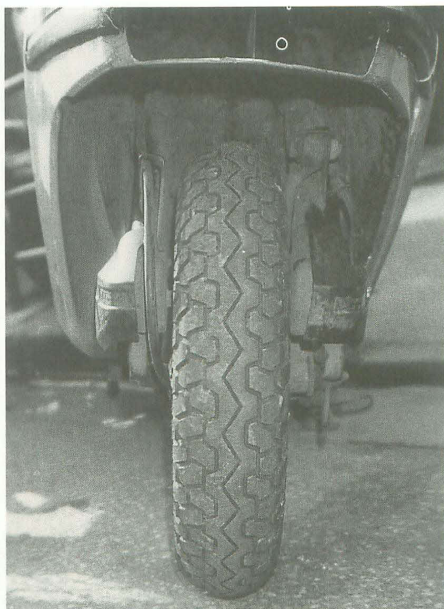
最近のバイクはインナーチューブ径が太くなり、丈夫になってきているとはいえ、フォークが歪んでいる、もしくは曲がっているということも中古車にはありえないことではない。しかもやっかいなことに、インナーチューブのわずかな歪みなどは、よほどひどくない限りボーッと眺めていたのでは発見することはまず不可能だ。慎重に調べたとしても、この歪みは横から見てもなかなか分からないものなのだ。そこで、フォークを真上から見てみるという方法がある。コツとしては“真上から片目をつぶって見る”というのが一番いい。おそらく横から見るよりも数段発見する確率が高くなるはずだ。

また、操安性につながる大切なパーツだけに、本来ならダイヤルゲージで正確に測りたいところなのだが、まさか中古車を購入しに行った店先でそこまでする訳にはいかないだろう。ショップの方としてもその中古車を入手した時に“そこまで正確に点検するのはめんどくさい”というのが本音なのではないだろうか。あるいは、そのショップの店員でさえ、そのバイクのインナーチューブが曲がっていることを知らないのかもしれない。それほどシビアな部分なのである。何はともあれ試乗できればそれにこしたことはない。もし試乗が可能なようなら、次のことをポイントとしたい。まずは、フォークが単にねじれているだけの場合、直線道路で両腕の力を極力抜き、直進安定性を調べてみる。この状態でどちらかに曲がろうとするのなら、ねじれている可能性が大きいといえる。またコーナリング中は、左右どちらかのコーナーに限ってタイヤが切れ込む場合は要注意だ。

フレームの頁でも説明したように、フロントフェンダーとタイヤのセンターがズレているような場合も要注意。写真はそのいい例だが、フレームの変形も考えられるということも頭に入れておこう

ACT3 フロントフォーク

もし、フォークが歪んでいるだけではなく、前述のようにインナーチューブ自体が曲がってしまっているなら、フォークのストロークに鈍さを感じることだろう。たとえば沈み込みが途中から遅くなったり、もどりが悪いといったように何らかの異常が感じられるはずだ。しかし、これは当然、バイクの正常な状態を知っているライダーだからこそ分かることで“その中古車が初めて買うバイク”という場合はちょっと難しいだろう。

また、曲がったインナーチューブのもうひとつの発見方法として、前述のオイルシールのヘタリから調べる方法もある。これは、しばらくの間オイルシールもインナーチューブも交換していない場合に限るが、左右どちらか片方だけのオイルシールに異常をきたし、オイル漏れを起こしているケースがそうだ。片方だけが曲がっていれば、その影響で当然インナーチューブが曲がった方のオイルシールもイカレてしまうわけだ。しかし、両方のインナーチューブが曲がっていて、オイルシールも当然両方イカレている場合は、残念ながら単なるオイルシールの寿命なのか、それともインナーチューブが原因となっているのかは区別はつかない。また、どちらか片方だけのオイルシールもしくはインナーチューブを交換したばかり、ということもありえるので、いちがいに決めつける訳にはいかない。とりあえず、参考までに覚えておいて損はないだろう。

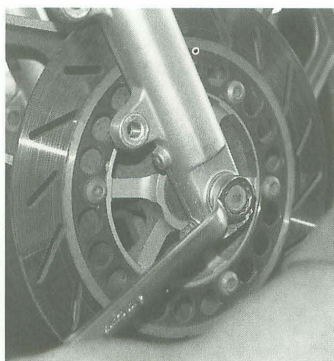
オイルシールがヘタっていると、フォークをストロークさせた時にこの辺りにオイルがにじみ出てくるはずだ。ここにキズが入っていたりサビついているものも要注意。オイル漏れの原因となるからだ

フロントタイヤのみが偏磨耗している場合は、フロントフォークの異状が十分考えられるので要注意だ(写真のタイヤは進行方向に対して右側の方が減っている)

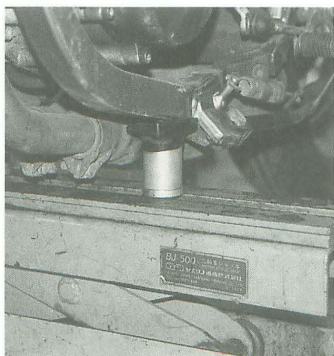
メンテナンス①

フォークオイルは意外と汚れている

エンジンのオイル交換はやっても、フロントフォークのオイル交換を自分でやっているというライダーは意外と少ない。また、大半のライダーが、バイクを購入してから１年以上も交換していないというケースが多いのには驚かされる。フォークオイルはエンジンオイルほど頻繁に交換する必要がないのも確かだが、走行時は常に伸縮運動している箇所だけに、エンジンオイルと同様に細かい金属粉が混ざって意外と汚れているものなのだ。

フォークオイルの交換方法は、フロントフォークを車体から取り外して行なうのが基本だ。ボトムケースにオイル抜き用のドレンボルトがあるにはあるが、ここからすべてのオイルを抜き出すことは難しい。もし、このドレンボルトだけで作業を済ませてしまうと、新しいオイルを規定量入れた場合、残ったオイルに新しいオイルを足したことになり、規定量をオーバーしてしまうのだ。厳密にいえばこれだけで操縦性に変化をきたし、ハンドリング特性が変わってしまうことすらあるのだ。こうならない

①フォークを取り外す前に、あらかじめキャップボルトを少し緩めておく。外してからではとてもこのキャップボルトを外すことは難しい

③ブレーキキャリパー、ハンドルバーの取り外しが済んだら、フロントタイヤを外す準備をする。アクスルシャフトはナット側から緩めること

②ブレーキキャリパーは取り外してしまうわけだが、外した状態の時はブレーキレバーは握らないように。パッド間の隙間がなくなってしまうのだ

④フロントタイヤを外す準備ができたら、フロントを浮かせるためにジャッキアップする。専用のフロントスタンドがあれば尚いい

ACT3 フロントフォーク

メンテナンス①

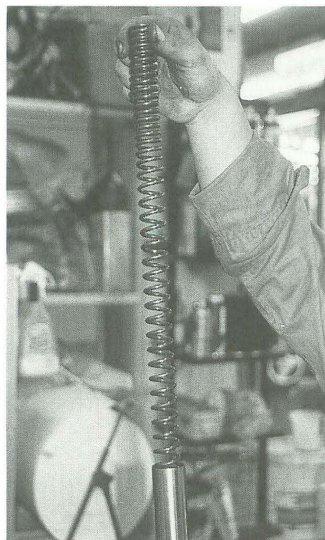
ためにも、交換時はフォークを取り外し、キャップボルトとスプリングを抜いたのち、逆さにしてストロークを繰り返しながら抜くように心掛けよう。

新しいオイルはメーカーで指定されたものを、規定量入れるのが基本だが、ライダーの体重や乗り方によってセッティングが変わってくるのは当然なので、好みによってオイルの粘度や量を変えてみるのもいい。しかし、サスのセッティングはキャブレターよりも難しいとされる分野でもあるので、初心者にはあまりオススメできないと付け加えておく。また、せっかくオイル交換をしても、左右のフォークに入れるオイルの量を同じにしないと意味がない。バランスが悪くなり、セッティングどころかフォークの役割自体も果たさないこととなってしまうので要注意だ。

⑥取り外したフォークのキャップボルトとスプリングを抜いたら、逆さにして古いオイルを抜くわけだが、何度もストロークさせながら完全に抜いてしまうこと。排出されたオイルの状態もよく観察しておこう

⑤トップブリッジ、アンダーブラケットのボルトを緩めたら(ボルトは外してしまわなくてもよい)フォークを下に向かって抜き取る。左右にこじるような感じで力を入れて抜くのがコツ

⑦新しいオイルは規定量をメスシリンダーなどで正確に測ることを心掛けよう。左右のオイル量が違うとハンドリングに悪影響を及ぼしたり、タイヤの偏磨耗を招くことになってしまうのだ

⑧新しいオイルを注入する。マニュアルで油面の測定が指示されている場合は、フォークを静かに数回ストロークさせ、油面から泡が出なくなってからフォークを最も縮ませた状態で測定する

⑨スプリングに付着した古いオイルを完全に除去してから、スプリングの上下を間違わないように取り付ける(ピッチの幅は必ずしも上側がつまっているとは限らないので要注意)

⑩キャップボルトは押さえ込むような感じでねじ込み、フォークに仮締めする。O-リングが傷んでいるようであれば新品と交換してしまおう。本締めはマシン本体に取り付け終わってから行なう

マメ知識その⑩

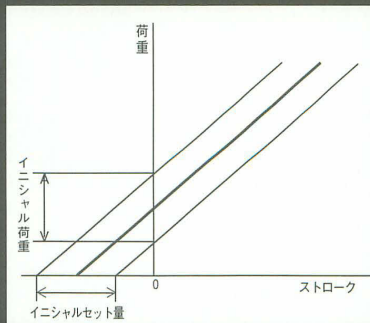
●フロントサスペンションの働き

フロントフォークのセッティングがマシンの操縦安定性に及ぼす影響はかなり大きいといえるだろう。もちろんリヤサスペンションとの兼ね合いによるところもあるが、フロントフォークのそれはハンドリングに直接関係してくる分、感じ方もよりダイレクトなものがあるというわけだ。にもかかわらず、フロントフォークの点検整備は意外と怠りがちだ。

たとえばフォークオイルを何年も交換しないでそのままなんていうのは問題外。点検整備をすることでマシンの状態を常にベストにもっていくことだって立派なセッティングなのである。

さて、バイクのフロントサスペンションの主流をなしているテレスコピック型フォークは、コイルスプリングとオイルダンパーで構成されており、路面から伝わる衝撃を吸収しているわけである。この2つの関係を簡単にいってしまえば、荷重を受け止めるのがスプリングで、その荷重や反発力の勢いを吸収するのがダンパーである。最近のモデルに多く見られるスプリングイニシャル調整機構付きのフロントサスペンションなどは、初期荷重を変えることによってスプリングの荷重と伸び縮みのストローク量を変更させようというもの（右図参照）。乗り心地が硬いようならイニシャル値を下げて、柔らかいようならイニシャル値を上げてやればいいわけだ。

一方、ダンパーの調整機構に関しても、最近のスポーツモデルの一部の機種やＳＰ仕様といったモデルに採用されている。これはサスペンションの作動速度を制御するダンパーを可変式とすることで、よりキメ細かいセッティングを可能としたものだ。また、これと同じような効果をフォークオイルの粘度を変えることによって行うことも可能だが、レーシングマシンは別として、タウンユースで面倒な手間をかけてそこまでやるべきかはちょっと疑問である。

オン、オフを問わずちょっと前のモデルに多く採用されていたエアアシスト式のフロントフォークは、エア圧を変えてやることにより一般での走行やスポーツ走行、あるいは路面の状況などに合わせて、好みの調整をできるようにしたものだ。

図はスプリングイニシャル(初期荷重)を変えた時の特性変化を表したもので、最高荷重に達するまでのストローク量が変化する

ACT4

リヤサスペンション

ショックユニットは高価なパーツだ。ヘタリ具合いは慎重にチェック。ピボット部からの異音はグリス切れの症状。キシミ音のするマシンは見送るべし

●Check.1

サスのヘタリ具合いはシートを押してみる

事故、転倒などにあった場合、影響をモロに受けやすいフロント（フォーク）サスペンションに対し、その影響をほとんど受けることがなく、またオーナーにとって比較的メンテナンス面でもなじみの薄いリヤサスペンションは、中古車を選ぶ際に意外と見落としやすい盲点であるといえる。しかも高価な部品だけに、消耗部品のようにおいそれと交換していたのでは何のための中古車選びか分からなくなってしまう。リヤサスもフロントサスペンション（フォーク）と同様、中古車選びの際には重要なチェックポイントとしてとらえておきたい。

チェックポイントは、もちろんその作動性についてだ。サスの動きが悪くなれば、路面から受ける衝撃を吸収しなくなったり、タイヤが路面に追従せずコーナリング性能に悪影響を及ぼすことになる。

まずは、シートを押してサスの沈み具合い、あるいは戻り具合いをチェックしてみる。グッと押して、手を離してからスーッと戻るのが理想だが、パッと跳ねるように戻るなら、ヘタっている証拠だ。また、店頭に同じ機種が

リヤサスペンションのチェックはこのようにサイドスタンドをかけた状態で、タンデムシート部を両手で押してみる。あまり手荒にやるとショップの人にイヤがられるのでさりげなくチェックしよう

シャシー

あったら車高を比べてみよう。サスのイニシャル（段数）が変えられていれば別だが、もし極端に下がっているモノがあれば、これは明らかにサスがヘタっている証拠だ。これは、前オーナーの使い方による影響が大きい。極端な話、体重100kgの人と40kgの人が使っていたバイクでは、走行距離を重ねるうちサスの傷み具合いに違いが出てくることは十分に考えられる。昔はセンタースタンド装備車がほとんどだっただけに差が分かりにくかったが、現在はサイドスタンドのみのモデルが大半なのでスタンドをかけた状態でも、その差は確認しやすい。極端に差が出ることはなかなか稀だが、もしこのようなモノにあたった時は迷わずパスしたいところだ。

サイドスタンド装備でモノショック（1本サス）のモデルの場合は、このほかにリヤタイヤを浮かせて確認する方法もある。このときサスの動きによく注意しよう。サスが異常にスコーンと伸びてしまうようなモノは、ダンパーがヌケてしまっている証拠でもあるので要注意。簡単な話、縮み側はスプリングとダンパーの両方で衝撃を吸収するが、伸び側はダンパーのみでこなすので、バイクのサスにとって伸ばす方向はボロが出やすい弱点のひとつなのだ。

リヤタイヤを浮かせてチェックする場合は、サスの動きを確認するためにタイヤの動き具合いに注意する。正常なら車重で沈み込んでいた分だけ戻るはずだが、スコーンと伸びてしまうようなものは問題だ

オフロード車は使用状況によってサスペンションのヘタリ具合いに差が出やすい。外観が多少悪くてもサスのシッカリしたものを選びたい

●Check.2

ピボット部からのキシミ音には要注意

相対的にオンロードモデルよりオフロードモデルの方が、使われ方が派手な分だけサスのヘタリが早い、またはヌケやすいという定説があるが、どうだろうか。オフロードモデルの方が、その走破性からストローク量も大きく、もともとキャパシティーを広く持っているため、一概に用途を度外視して決めつけられるものでもない。オンロードモデルでも、普通に乗られていたものなら問題が起こることは少ないが、頻繁にレースや峠などでのスポーツ走行に用いられていたものなど、使われ方によってはコーナーでリヤが振れ出してしまうようなダンパーのヘタリが認められることだってあるのだ。ただオンロードモデルは、オフロードモデルよりもその差が出にくく実際に乗ってみなければヘタリ具合を明確に体感することは難しいので、オフ系の方が店頭でもチェックしやすいという利点はある。特にピボット部からのキシミ音には要注意だ。

サスペンションの傷みは、要は使われ方と走行距離によるところがもっとも大きい。どちらも、走行距離が長いものは特に注意して見ることが肝心だ。オフ車では、ほかにサスのグリスニップル部がグリスアップされているかどうかもチェックポイントとして挙げておきたい。ショップでは必ず洗車整備を行なっているハズなので、油気でホコリを呼びやすいニップル部が洗浄され、しかもグリスアップされているのが当然なのだ。この部分がホコリやドロでダンゴ状態になっていたり、洗浄されてはいるがグリスアップされていない（油気がない）ようでは、もはや問題外と思っていい。整備面でのショップの信用に大きく関わってくる重要なポイントだ。

マメ知識その⑪

●リヤサスペンションのセッティング

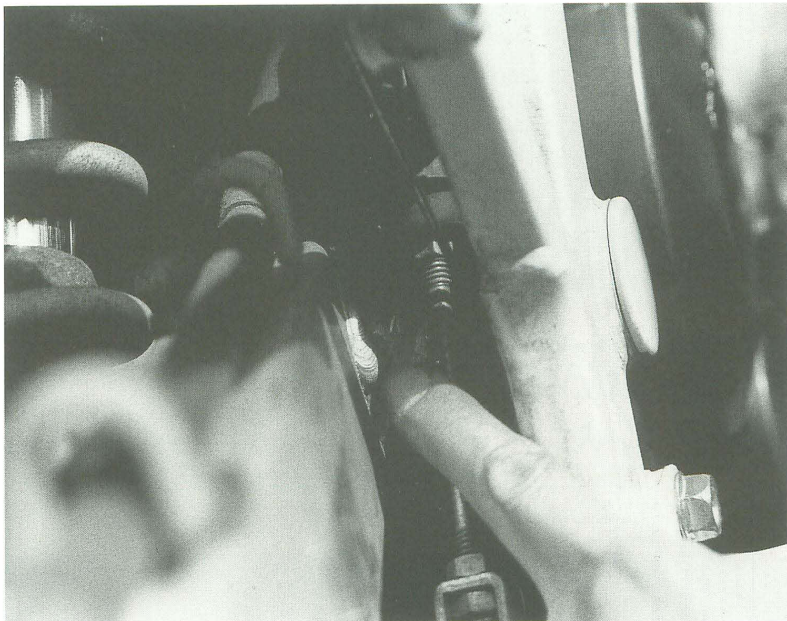
ヘタリなどの機能低下によってスポイルされてしまうリヤサスペンションの役割については本文中でも少し触れたが、サスセッティングの基本目的もその役割をより引き出してやることに違いはない。

しかし、セッティングそのものをまともに追求しだしたらキリがない。なにしろGPライダーでさえこのセッティングにはひと苦労するほど。だが、ここではレースユースを前提としているわけではないので、サスの運動を解説しながら公道でのあらゆる条件下で安定した走行が行なえるよう軽く触れておきたい。

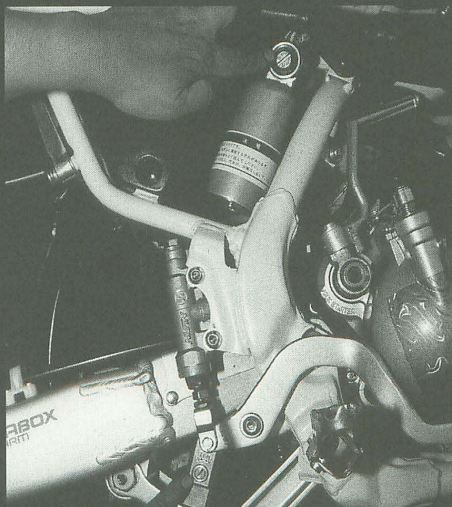
リヤサスペンションは、大半がスプリングとダンパーによって構成されている。路面のギャップなどを通過したときスプリングは縮んで衝撃を吸収するが、この縮む速度をコントロールしているのがダンパーである。「縮み側」では、この両者によってサスの運動が果たされているのだ。しかし今度は、スプリングは伸びる方向へと働く。正確にいえば、吸収したエネルギーを再び吐き出すこととなる。この伸びる際には慣性力も加わって、元の位置以上に伸びてから（元の位置まで）再び縮もうとするが、この伸び側での必要以上な反発力をなるべく抑えているのがダンパーのリバウンド防止の役目。つまり「伸び側」はダンパーのみで作業を行なっているのである。これらの動きは、指で押したバネを離すとビョーンと跳ねて元におさまるまでの原理とまったく同じ。最終的には、スプリングが伸縮する量は変わらないものの、ダンパーはその速度を制御（この制御の度合を減衰力という）している、いわばスプリングの女房役なのだ。

スポーツモデルなら、サスペンション調整をできる機構が多かれ少なかれ付いているはず。それが、スプリングのイニシャル調整機構なのかダンパーの減衰力調整機構なのか把握することが先決だ。最初はまず標準の状態で乗って、ノーマルのフィーリングを知っておいた方がいいだろう。スプリング調整は、ツアラーモデルに多い乗り心地重視を選ぶなら、ストロークの大きい柔らか目を選ぶ。コーナーなどでの挙動が激しいと感じる飛ばし屋は堅めをチョイスしよう。ただし、堅くしたからといってスプリングの受けられる荷重（衝撃）は、ノーマル時よりも大きくはならない。装着されているスプリングのバネ定数（受けられる荷重の最大値）はあらかじめ決まっており、荷重を受け始めるスタートラインが上がるだけなのだ。堅くしたときに乗り心地が悪くなるのは、このスタートライン以下の小さな衝撃を、スプリングが受けなくなってしまうためである。

またダンパーの減衰力は、標準状態でも縮み側より伸び側の方が強くなっている。これは前述したとおり、スプリングのリバウンドによってマシンが跳ねることを防止する理由からである。レプリカモデルでは両側とも調整できるものもあるが、縮み側が弱すぎるとサスが底付きして

シャシー

1本サス、2本サスに限らず、ピボット部(スイングアームとフレームの連結部)のチェックも重要ポイントだ。この部分がホコリや泥まみれになっていたり、サスを沈み込ませた時にキシミ音がする場合は要注意

しまうし、伸び側が強すぎると連続したギャップなどにサスの動きが付いていかなくなる。これはスプリング調整にもいえることだが、ライダーの体重やタンデム時など、状況をよく考慮した調整を心掛けたいものである。

スプリングとダンパー(伸び側)の調整可能なショックユニット。上側がスプリングのアジャスターで、下側のダイヤルがダンピングアジャスター

ダンパーの減衰力が伸び側、縮み側それぞれで調整可能なショックユニット。アジャスターを締め込むと減衰力は大きくなり、緩めると小さくなる

ACT 5

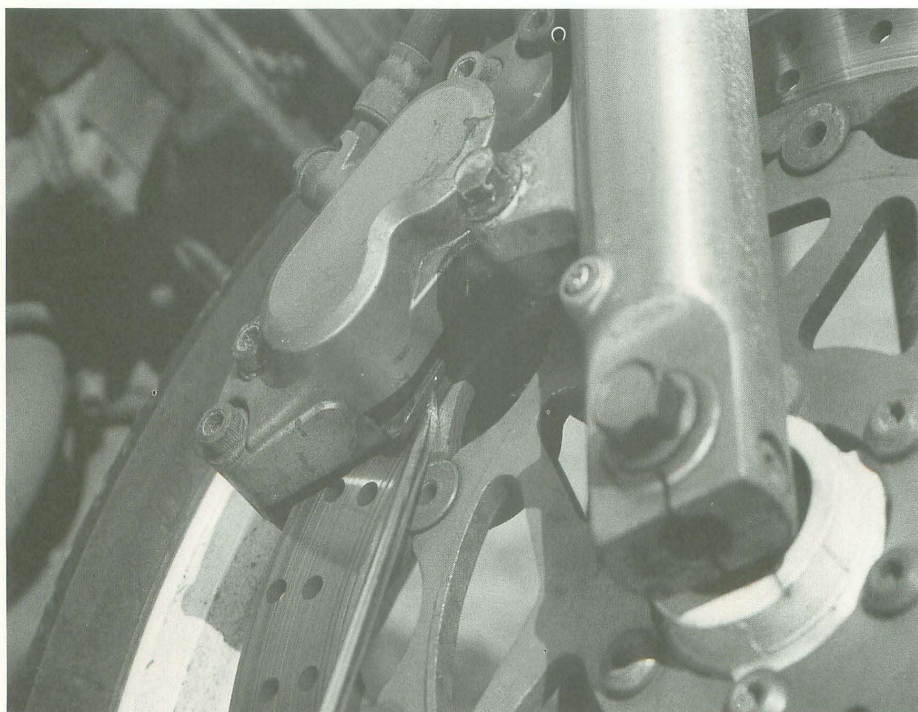
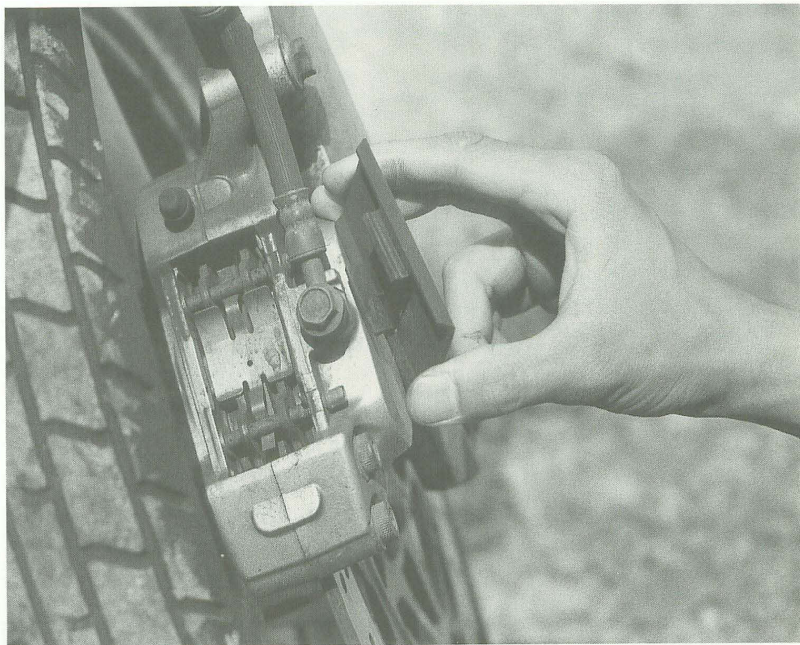
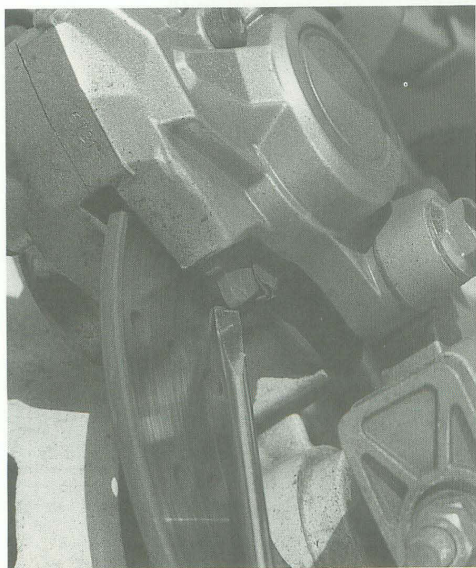
ブレーキ

まずキャリパー部をのぞいてパッドの減り具合いを確認。ディスクプレートは実際に指で触れて偏摩耗をチェック。ブレーキホースのオイル漏れにも要注意

●Check.1

使用限度のパッドは交換を交渉しよう

ブレーキパッドは消耗品だから減っていて当然なわけだが、気に入ったお目当てのバイクのパッドが、使用限度ギリギリまで減っているようなら、お店の人に頼んで交換してもらうよう交渉してみよう。ほとんどの機種の場合、のぞいて見る角度が車種によって違うくらいで、簡単に分かるはずだ。また、マスターシリンダーの油面レベルを見るなり、レバーを握ってストロークの量を見ることによっても、パッドの残量は確認できるはずだ。

仮にパッド2枚1セットが5000円と考えたら、フロントがダブルディスクの場合で1万円。リヤまで交換となると計1万5000円の出費となってしまう。交換がダメなら中古車価格から、それに相当する分を引いてもらうくらいの交渉はしてみるべきだ。

パッドの点検はこの角度から見るのが一番。ドライバーで示している部分がパッドだが、これくらい残っているようであれば合格ラインだ

キャリパー上部にフタがついている場合はここからパッドの残量を見ることもできる。汚れが溜まりやすいところなので、整備状態を確認するにもここを見るとよくわかる

「オレはフロントブレーキしか使わない！」という人もリヤのパッド点検を心掛けよう

リヤブレーキの整備はおろそかになりがち。ペダルの作動性も忘れずチェックしよう

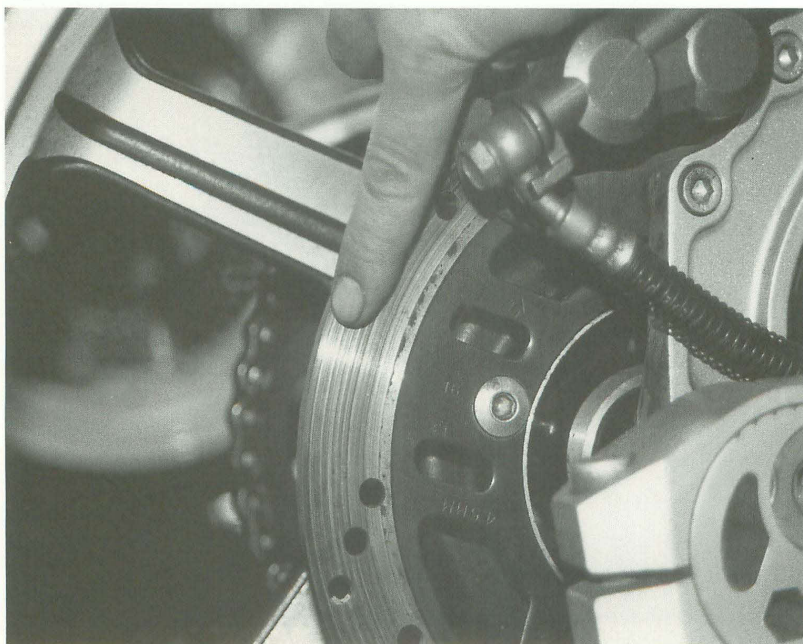
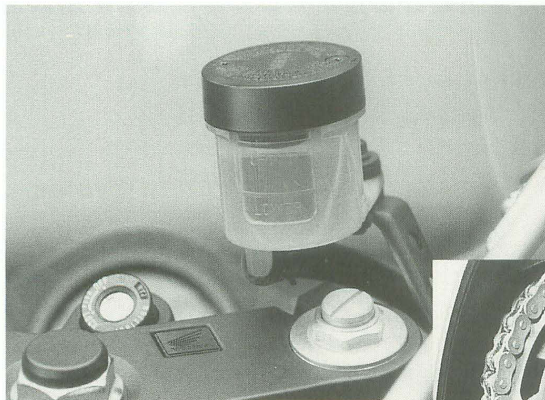
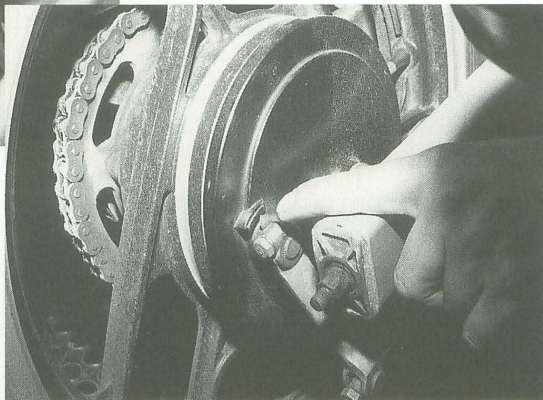
●Check.2

ディスクプレートの偏磨耗には要注意

さて、パッドの減り具合いよりも気になるのが、ディスクプレートの偏磨耗である。これは転倒などの後遺症でブレーキになんらかの障害が生じ、キャリパーやピストンの調子が悪くなったと考えられるからだ。左右のパッドの減り具合いが違っているものは要注意だ。

また、ディスクプレートの減り具合いによって、実走行とメーターの示す距離計の真実性を確認することも可能だ。ディスクプレートを触ってみて、パッドの当たっている部分（減る部分）と当たっていない部分（減らない部分）の段差があまりに大きいものは要注意。メーターの示す距離数は7000〜8000km程度なのに、クッキリと段差がついているものは、距離数に偽りのある可能性ありだ。

ブレーキパッド、ディスクプレートの確認が済んだら、ブレーキシステム全体を見渡してブレーキホースの劣化や連結部からのオイル（ブレーキフルード）漏れの有無もチェックしよう。マスターシリンダー内のブレーキフルードの汚れも交渉ポイントとしたい。

ドラムブレーキの場合、ディスクブレーキのパッドに相当するのがシューである。ほとんどの機種ではインジケーターでシューの減り具合いを確認することが可能だが、インジケーターがない場合は、ワイヤーの張り調整の残りとレバーを握ってみた感じや、実際に試乗してみて効き具合いをみてみることだ。シューそのものは安いパーツだが、交換となると作業がやや面倒なので、減りが気になるようなら、お店の人に交渉して交換してもらうように頼むのが賢明だ。

ディスクプレート全面にディスクパッドが当たっているかといえば必ずしもそうではないのである。写真で指しているように端の約1〜2mmはパッドが当たらないため、使用していくうちに段差が生じるのだ。実際に手でさわってみるとすぐ分かるので、ボディが新車同様でもここに段差があるのは要注意

オイル(ブレーキフルード)レベルのチェックも大切だが、リザーブタンク(あるいはマスターシリンダー)内の汚れ具合いや、液漏れ、ブレーキホースの損傷などにも注意しよう

ドラムブレーキ・インジケーターの表示方法は機種によって多少異なるが、原理はどれも同じと思っていい。レバー側の印がドラムに表示されたインジケーター内にあればいいわけだが、中央よりを差している場合は交換時期が近いことを意味している

マメ知識その⑫

●ブレーキフルードのDOTとは?

ブレーキフルードは、メーカー純正のほか、オイルメーカーやブレーキ部品メーカーなどからも多数のものが発売されているが、これらにはすべて共通した「DOT」と呼ばれるグレード表示が存在している。また2輪、4輪を問わず、各機種にはかならず使用グレードが指定されており、少し前の機種ではDOT3が標準的に用いられていたが、88年頃からはDOT4指定の車種がほとんどとなった。このDOTはアメリカの規格に準じた表示で、沸点の高さによって番数が決められている。数字が大きいほど沸点が高いというわけだ。

沸点が高いということは、極端な話、ハードブレーキングによるフルードの耐沸騰性に優れる=ハードブレーキングの連続によく耐えるという利点はあるものの、これを単純に"DOT番数の一番大きいフルードを使えばストッピングパワーがアップする"ととらえるのは危険である。ブレーキフルードは、よくブレーキオイルと呼ばれることもあるが、その中身は油ではなく、ほとんどアルコールに近いものなのだ。この性質から、フルードは番数が大きいほど吸湿性が高く、リザーバータンクやマスターシリンダーまわりから水分を吸収してしまい、沸点の低下やエアの混入などの劣化を起こしやすい。従って指定以外の一番大きな番数を使った場合、雨中走行後は必ず交換を強いられ、走行毎に交換が常識とされるレースユース以外ではメリットが非常に少ない。マメに交換することを前提とした場合でも、メッシュホースや大径ローターなどブレーキ系のチューンを施していないノーマル車では、まるで意味がない。

こんなわけで、特殊な場合を除き一般の走行では、指定のDOT番数で十分といえる。それよりも、違う番数、違うメーカーのフルードを混用しないように気を付けたい。

リザーバーキャップにはこのように規定のグレードを表示してあるはずなので必ず確認すること

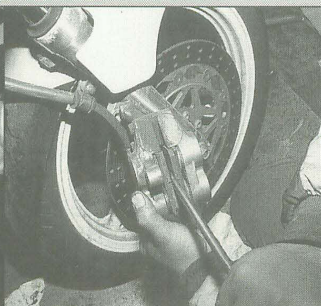
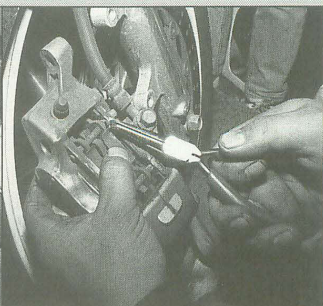
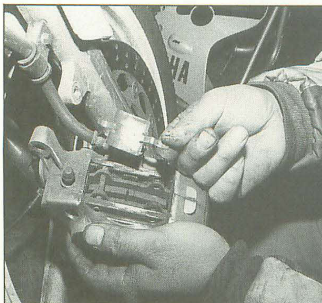
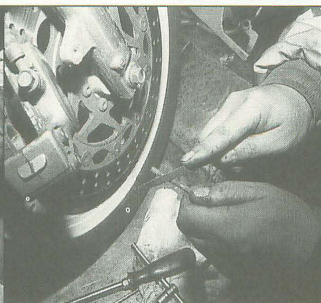
メンテナンス①

定期的なパッドの点検を心掛けよう

バイクの基本要素の“走る、曲がる、止まる”のひとつに挙げられるように、非常に重要な役割を持つブレーキ。その分、定期的に念入りなメンテナンスが必要になる。

新車であろうと中古車だろうと、6000～7000kmも走れば必要になるのがパッド交換だ（中には新車でも約5000kmで交換というケースもある）。交換時期を過ぎてしまったにもかかわらず、知らないでそのままの状態で走っていると、パッドのベース板である鉄板とディスクプレートが直接こすれてしまい、ディスクプレートを傷めてしまうことになるのである。ディスクプレートにキズが入るとどうなるかといえば、いくらパッドを新品に交換しても本来の効きを発揮しなくなる。そうなってからでは後の祭りなのだ。ディスクプレートの交換はかなりの出費を覚悟しなければならないので要注意。

ディスクブレーキの場合

まずキャリパーをキャリパーブラケットから取り外す。機種によってはキャリパーをボトムケースから外さないでもできるタイプもあるが基本作業は同じ

キャリパーにパッドが付いているうちに、このようにマイナスドライバーなどでこじるような感じでピストンを押し戻しておく

2本あるピンのうち(1本しかないタイプもある)どちらか1本を抜き取る。この時パッドを押さえてあるスプリングを指で押さえる

スプリングは機種によって多少異なるので、外す前に取り付け位置やその方法をシッカリと確認しておくことが重要なポイントだ

パッドの作動をスムーズにするため、サビてしまったピンはヤスリや耐水ペーパーにオイルを小量含ませて、きれいに磨いておこう

キャリパーの内側はかなり汚れるもの。ブレーキクリーナーなどできれいに落とそう。尚、作業中は絶対にブレーキレバーを握らないこと

まあ、そのための6ヵ月点検であったり、車検であったりするわけだが、せめて愛車のパッドが、あとどのくらい残っているかぐらいは把握しておきたいものである。特に中古で手に入れた場合は、6ヵ月点検なんてものはないから、日頃から気をつけたいところだ。

ディスクブレーキに使われているオイル（ブレーキフルード）は、基本的に減ることはない。だからパッドが減ってくれば、自然とマスターシリンダーの油面が下がってくるし、レバーのストローク量も増えてくるから、ある程度の判断材料になるハズだ。とはいっても、定期的にパッドの点検を心掛けたいもの。そしてこの際、ただのぞいて見るだけではなく、キャリパーからパッドを外して、パッド、キャリパー共にブレーキクリーナーで洗浄するくらいの手入れも行ないたいものだ。また、そうすることがブレーキ回りの異常を、早期に発見するきっかけになるのはいうまでもない。

ドラムブレーキの場合は、前項でも触れたように、インジケーターがブレーキシュー交換の目安となる。ただし、インジケーターがあるないにかかわらず、ワイヤーを限界まで張っても、走っていて効きが甘いと感じたら交換するのがベスト。交換の際に注意する点は、ドラムの中に溜まったブレーキシューの削りカスを洗浄しておくこと。また、吸わないようにすることも重要だ。シューの成分には人体に有害なアスベスト（いしわた）が含まれているためだ。

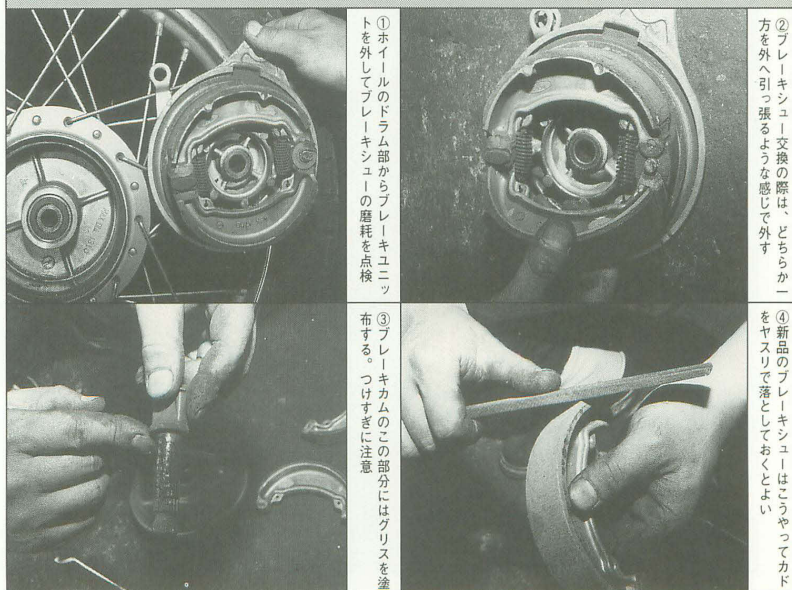
ドラムブレーキの場合

①ホイールのドラム部からブレーキユニットを外してブレーキシューの磨耗を点検

②ブレーキシュー交換の際は、どちらか一方を外へ引っ張るような感じで外す

③ブレーキカムのこの部分にはグリスを塗布する。つけすぎに注意

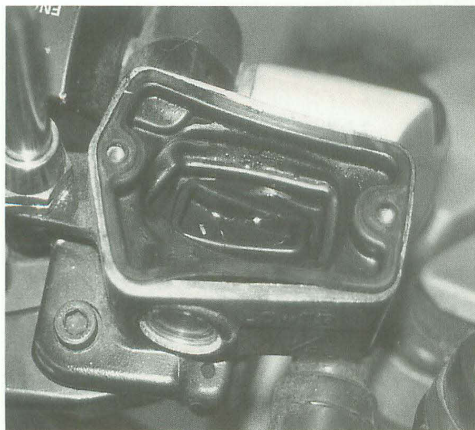
④新品のブレーキシューはこうやってカドをヤスリで落としておくとよい

メンテナンス②

ブレーキフルードの交換とエア抜き

ブレーキフルードの交換は1年ごとに行なうのが理想的だ。リザーバータンクのフタを外したら次にダイヤフラムを外す。注意点としては、ブレーキフルードはカウルなどの樹脂や塗装面を傷めるので、付着させないようにリザーバータンク周辺をウエスなどでカバーするとよい。キレイなウエスかキッチンペーパータオル等を使って古いブレーキフルードを吸い出したら（底部の小さな穴が顔をのぞかす程度でよい）次に、ブレーキキャリパーのブリーダバルブに透明のビニールチューブを取り付け、チューブの出口には留油用の缶（ジュースの空缶でもよい）を設置する。リザーバータンクに新しいブレーキフルードを注入したら、ブレーキレバーの握り返しを数回繰り返し、握った状態でブリーダバルブを緩め、古いブレーキフルードを抜く。この間ブレーキレバーは握ったままだ。そしてチューブ内の液の流れが止まったら、ブリーダバルブを締めてブレーキレバーを握った手を緩める。この一連の作業をチューブから新しいブレーキフルードが出るまで繰り返すわけだ。

注意点としてはリザーバータンクのブレーキフルードを絶やすことがないよう、まめに補給しながら作業を進めること。そうしないとリザーバータンク底部の小さな穴からエアを吸ってしまうのだ。また、リザーバータンク内のブレーキフルードの量は、最終的には規定範囲内でなるべく最初に確

リザーバーキャップを外す際にビスを抜いても外れないときは、このようにドライバーの柄などで軽く叩いてやるといい

認した時の量と同じになるように合わせること。フルード交換の際、パッドが新品かあまり減っていない状態だと問題ないが、すでに半分程度減っているにもかかわらず、ブレーキフルードを規定内ギリギリまで入れると、後でパッド交換を行なう際に新品の厚みのあ

リザーバーキャップを開けてビックリ。写真のようにダイヤフラムに水が溜まっていたなんてこともよくある話だ。慎重に取り外そう

ダイヤフラムを外したらリザーバータンク内の古いオイルをキッチンペーパーなどを使って吸い出す

■必ず役立つケミカル用品・その④

ブレーキ回りだってクリーンアップが必要なのだ。ディスクブレーキのプレートやパッド、ドラムブレーキのドラム内やライニングに付着したスラッジやオイル類などの汚れは、ブレーキの"鳴き""偏磨耗""滑り"の原因となってしまう。少なくともブレーキパッドの交換(あるいはライニング交換)の際に洗浄するように心掛けたい。使用方法は汚れを洗い流すような感じでスプレーして拭き取るだけ。一般的にブレーキクリーナーは揮発性が高いので素早く拭き取るのがコツ。絶対に潤滑剤などで洗浄しないこと。安定した制動力を保つためにも、定期的な手入れをオススメしたい。

CRCブレーキクリーナー　頑固な汚れを強力な洗浄効果で除去する不燃性で毒性のない専用クリーナー。180ml・700円①

PRO750ブレーキクリーナー　強力な洗浄力と噴射力で汚れを除去する専用クリーナー。標準装備のノズル以外にパイプ付きノズルも付属されている。220ml・1100円③

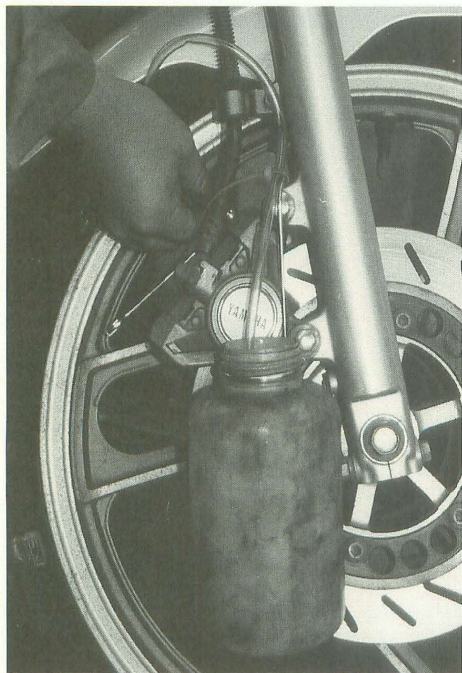
＊このページの商品に関する問い合わせ先はP33参照

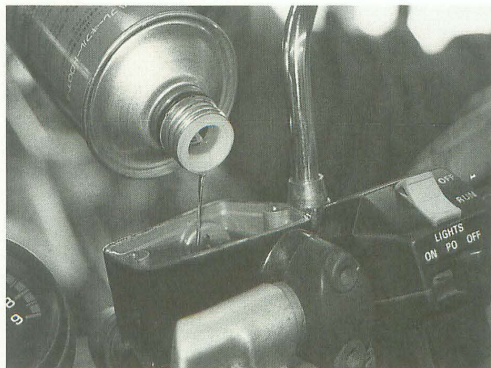
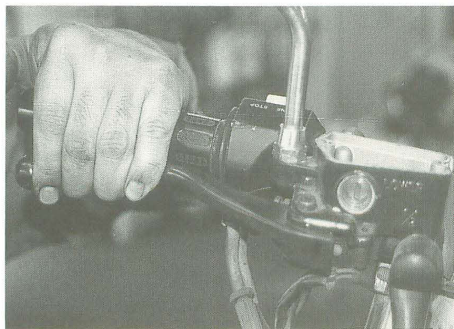
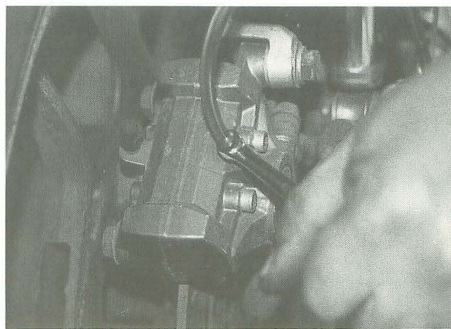
ACT5 ブレーキ

メンテナンス②

るパッドがキャリパーに収まらないことがあるからである。そうならないためにも、パッド交換とブレーキフルードの交換はいっしょに行なうのが理想的といえるだろう。

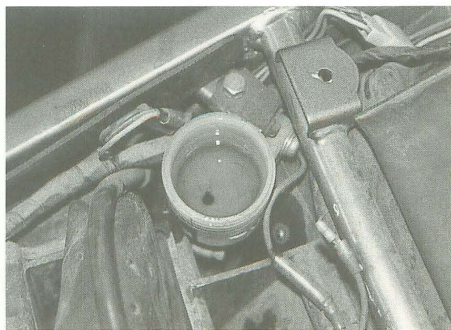
ところで、ブレーキを多用した時の発熱量はかなりのものだ。この熱によってフルード内にエアが発生してしまうことがある。また、転倒などによってもフルード内にエアを吸ってしまうことがある。こういう状態になってしまうと、ブレーキは本来の効きを発揮できない。レバーを握ったタッチも、腰の抜けたようなフニャフニャした感じだ。レバーとグリップがくっついてしまうようならかなり重傷である。そこで登場するのがエア抜き作業だ。登場といってもエア抜きという名の特殊工具があるわけではない。フルード内に入ったエアを追い出してやる方法のことだ。

基本的には、前に説明したフルードの交換と同じ要領だが、まずリザーバータンクにフルードを補給したら、ブレーキレバーをゆっくりと握り、放すという作業をリザーバータンク底部の小さな穴から気泡が出なくなるまで繰り返し、ブレーキレバーを握ったまま、ブリーダーバルブを軽く緩めてチューブ内のフルードの流れが止まったら再び閉める。この作業をチューブから気泡が出なくなるまで繰り返す。ブレーキレバーのタッチも、次第に本来の重みがよみがえってくるはずだ。

①ブリーダバルブにチューブを取り付ける前に、あらかじめメガネレンチをセッティングしておく。ブレーキフルードは腐食性が高く、塗装、プラスチック、ゴムなどを傷めてしまうのでチューブの廃油口は確実に溜油用の缶へ導くこと

②ブリーザータンクに新しいブレーキフルードを注油する。このとき他のパーツ類に絶対付着しないように注意する。リザーバータンク周辺をウエスでガードするのも手だ

③ブレーキレバーの握り返しを数回繰り返す。機種によってはレバーを握ったとたんにブレーキフルードが飛び出してくる場合もあるので慎重に操作しよう

④ブレーキレバーを握ったままキャリパーのブリーダバルブを緩める。チューブから排出されるフルードの流れが止まったら素早くバルブを締めてレバーから手を放す

⑤ブレーキフルードを補充しつつ、先の作業を繰り返し、ブリーダバルブから新しいフルードが出たら、規定量のフルードを補充し終え、ダイヤフラムを取り付ける

⑥リザーバーキャップを取り付けて作業終了。キャップ周辺にブレーキフルードがにじんでいるようなら、必ずウエスで拭き取ってやること

⑦ちなみにこれは2年以上も交換されないままになっていたリヤディスクブレーキのリザーバータンク。写真右の交換後と見比べてほしい

⑧ブレーキフルードの交換およびエア抜き作業は基本的にフロントと同じ。リヤブレーキはあまり使わないという人も、せめて1年に1回くらいは交換を心掛けたい

ACT 6

タイヤ&ホイール

トレッドパターンの減り具合いはスリップサインで確認しよう。タイヤの状態から、ある程度そのマシンの使われ方を判断することも可能なのだ

◎Check.1

タイヤの状態を見れば使われ方がわかる

中古車選びで見落としがちなのがこのタイヤである。バイクの程度も大事だが、タイヤにもちゃんと目を向けるのも大切なこと。特に最近のタイヤはハイグリップ化やラジアル化といった高性能化にともない、その価格も軽視できないものとなっている。

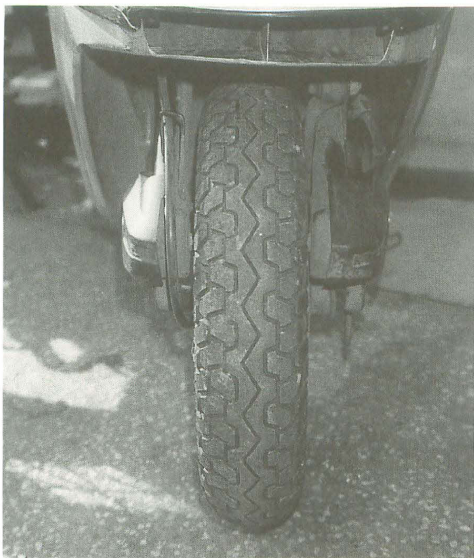
たとえばオンロードモデルの250ccクラスで、前後のタイヤ交換を行なうと2〜3万円の出費は覚悟しなければならない。中古車を購入したのはいいけど、すぐにタイヤ交換ではシャレにならない。そうならないためにも、バイクと同様にジックリとチェックしよう。

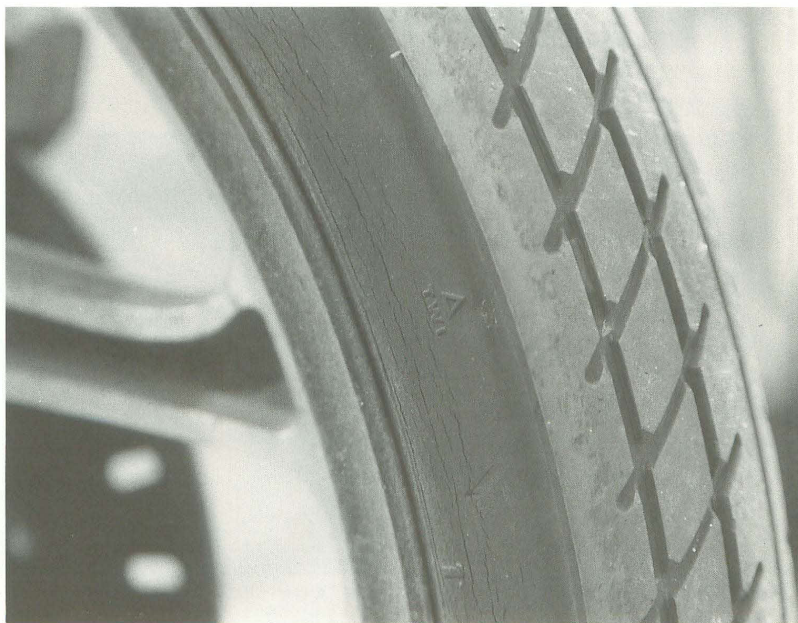
まずタイヤがあまり減っていないことはいうまでもないが、それ以外にもいくつかチェックポイントはある。同じ走行距離でも、前のオーナーの乗り方ひとつでタイヤの程度も違ってくる。止まり方ひとつとっても、頻繁にタイヤをロックさせたりしていると、トレッドにひび割れを起こしたり、トレッドパターンやブロックのカドが削り取られたりするのである。そんな乗り方をされていたと思うと、あまりいい気はしないはずだ。

ひび割れといえば、管理状態によってタイヤのサイド(サイドウォール)がひび割れを起こしているケースもある。見た目は新品のようでも、2年も3年も直射日光や雨風の当たるようなところに置いているとゴムの劣化が早まり、そのようなことになってしまうのである。タイヤは路面との接地面(トレッド部分)は強くても、サイド部分は意外と弱いのだ。ひび割れは空気漏れの原因となるので要注意だ。

あと偏磨耗のチェックも見逃さないようにしよう。フロントタイヤに比較的多く見られることだが、正面から見て、左右どちらかの方が減っているようであれば、ホイールバランスが狂っていたり、マシンに異常がある場合もあるからだ。偏磨耗したタイヤのまま走行してると、ある速度域でだけ連続的にハンドルが振れたり、コーナリング性能に支障をきたすこともあるので要注意だ。

とにかく購入した後に泣きをみることがないように、タイヤのチェックは慎重に行なおう。新車じゃないわけだから、新品とまではいかないまでも、要交換と思われるタイヤなら、タイヤ交換を購入のための条件にするとか、その分に相当する値引きを交渉するというのも手だ。

まず釘や異物が刺さっていないかをチェックする。あまり減っていないようでも、トレッドに亀裂が入っているようなら要注意

路肩ばっかり走っていると進行方向に対してタイヤの右側が減りやすくなるわけだが、フロントのみ偏磨耗している場合は要注意だ

オフロード車の場合、街乗りをメインに使っていると当然ブロックパターンの減りも早い。ここまで減っていれば交換してもらうべきだ

サイドウォールにひび割れを起こしているタイヤ。トレッドの溝はまだたっぷり残っているが、このままでは空気漏れを起こしてしまう可能性が高いので要交換と考えた方がいいだろう

ACT6 タイヤ&ホイール

メンテナンス①

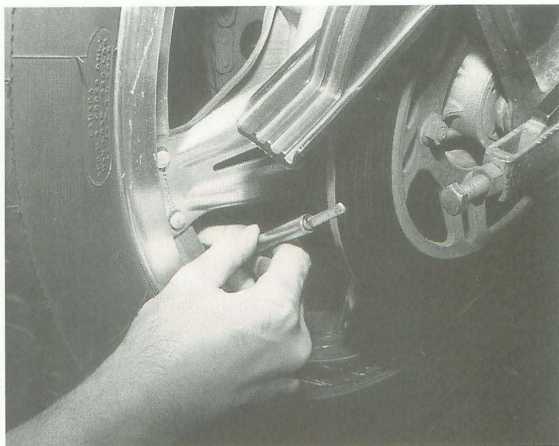
空気圧の点検はライダーの基本だ

タイヤのメンテナンスで大切なことは、なにはともあれ空気圧の調整だ。空気は一度入れたらずっとその空気圧が保たれるというわけではなく、厳密には少しづつ漏れているのである。だから、せめて月に1度は、指定空気圧に調整することを心掛けよう。空気入れやタイヤゲージがなければ、ガソリンスタンドに寄った際に調整するのも手だ。メーカー指定の空気圧はチェーンカバーやシート裏のリヤフェンダーなどに記載されているはずだ。指定よりも低い空気圧で走っていると、必要以上に路面との接地面が多くなるため、摩擦抵抗が増えて燃費が悪くなるばかりか、ハンドリングにも悪影響を及ぼすことになるのだ。

逆に空気圧が高すぎると、接地感に欠けたり、ゴツゴツ感がしたりとこれまた乗り心地に悪影響を及ぼすことになるので、できるだけ正確なエアゲージで、メーカー指定値の空気圧を守るようにしよう。

空気圧の調整は、走行する前に行なうのが原則。走行後では中の温度が上昇しているためだ。空気を入れ終わったらバルブからの空気漏れも点検しよう。また、調整と同時にタイヤの摩耗度や異物が刺さっていないかなどの点検も心掛けたい。タイヤの磨耗は、トレッドパターン(溝)のところどころにあるスリップサインで判断することができる。スリップサインが露出してきたらそろそろ交換時期ですよという知らせだ。

トレッドパターンが消えかかったような状態で乗っている人を時々見かける。溝がない方がレーシングマシンのスリックタイヤのように速く走れると思っているかどうかは知らないが、これではタイヤのグリップ力が低下しているばかりか、パンクの可能性も大。それに濡れた路面では危険極まりない自殺行為だ。レーサーだって雨の走行では、溝の入ったレインタイヤを使用する。タイヤの溝は水を切る働きと同時に、溝によってトレッド変形量を増大させ、タイヤの発熱量を増加させているのである。

よくサーキットでスポーツ走行を行なう際に、空気圧を低めに設定（もちろんメーカー指定値から大幅にはずれない範囲で）すればグリップが良くなるというのは、このトレッド変形量が増大するからである。ただし、グリップ力が増せば当然、タイヤの磨耗は早まり燃費だって悪くなる。一般の走行レベルでこのような行為を行なうことは考えものである。

空気圧の点検は必ず走行前に、つまり中の空気の温度が上昇する前に行なうこと。またエアゲージはできるだけいつも同じものを使うことをススメたい。これはゲージごとの誤差を避けるためだ

メンテナンス②

タイヤ交換後には慣らし運転が必要

チェックの項でも少し触れたが、タイヤの偏磨耗からバイクの状態を見ることもできる。路肩ばっかり走っている人は別として(路面が左に傾斜しているため、タイヤの右側の消耗が早くなる)、タイヤを正面から見て、左右の減り方に違いがある場合は、ホイールバランスが狂っている可能性あり。あと、フロントタイヤは左右のフロントフォークのオイルレベルの違いやフォークのよじれなどにより、偏磨耗を生じたりすることもある。

偏磨耗した状態で走行を続けていると、ハンドリングや接地感に支障をきたしたりするので、早めに原因追求を心掛けたい。できればタイヤも交換してしまった方がいいだろう。間違ってもタイヤを左右逆に装着しようなんてケチなことは考えないこと。サイドに記された矢印を見ればわかると思うが、タイヤの回転方向は決まっているのである。

新品タイヤを装着してしばらくは、新車時と同様にタイヤの慣らし運転を心掛けたい。新品タイヤは製造時に金型から離しやすくするために、離型剤(ある種のワックス)が付着しているからである。タイヤが一皮むけるまでは(ワックス分がとれるまで)、約20〜30kmの走行が必要。特に雨の日の交差点やコーナーでは十分な注意が必要だ。慣らし運転が面倒であれば、レーシングマシンのように、アセトンを使って離型剤を落とすという手もある。

タイヤは長い期間にわたって直射日光に当てたり雨にさらしていると、ゴムの劣化が早まりグリップ力が低下してしまう。ふだんから車体カバーを掛けるようにするのが望ましいが、そうでない人もせめて長時間乗らないような時は、車体カバーを掛けるようにするといったバイクの保管状態にも気をつかいたいものである。

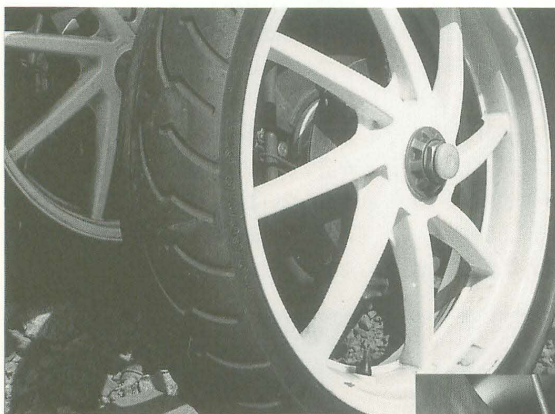
スリップサインはサイドウォール数ケ所にある△印の延長線上をチェックする。この部分の溝だけ若干盛りあがっており、露出してきたら交換時期だ

タイヤには進行方向があり、このように矢印が記されている。自分でタイヤ交換をやる際は、くれぐれも向きに注意すること

●Check.2

スポークの場合は緩みや変形に要注意

マシンのハイパワー化にともない、ホイールのリムサイズの大型化が目立つ最近であるが、中でも偏平率の高いレプリカ系の場合、転倒によるホイールのキズに要注意だ。どういうことかというと、従来に比べてタイヤの幅にホイールの幅が近付いたことにより、転倒時に路面と接触する可能性が高くなったためである。かすりキズ程度なら走りに支障はないが、ヘコんだり曲がったりしていると空気漏れを起こす恐れもあるし、削れ方が激しいとホイールバランスが狂うこともあるのだ。

スポークホイール装着車の場合は、スポークの緩みや変形に要注意。特にオフロード車の場合は、街乗りメインで乗っていたか、ダートメインだったかによって差が出てくる。交差しているスポークを４本づつつかんで、フニッと動くようなところがある場合は緩んでいる証拠だ。スポーク１本づつをドライバーなどで叩いて、音色の違いで緩み方を判断するという方法もあるが、そんなことをショップの前でやっていたら日が暮れてしまうし、だいいちお店の人もあまりいい顔をしないと思うので、これは知識として留めておくほうが賢明だ。

チューブレスタイプの場合、ホイールがへこんでいたりするとエア漏れの原因となることもあるのでジックリとチェックしよう。レプリカ系の幅広リムは特に注意

スポーク車の場合はこのように交差しているスポークを４本づつまとめてつかんで緩みをチェック。全体的に平均した手応えがあればＯＫ。"フニッ"と動いて張りがない部分があるようなら要注意だ

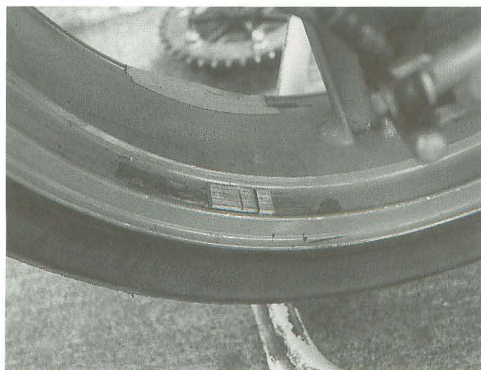
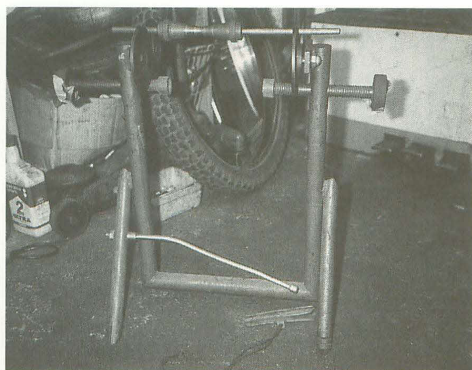
メンテナンス③

タイヤ交換の際は必ずホイールバランスを

ホイールバランスが狂ったバイクで走行していると、ステアリングに振れが生じたりすることがある。街乗りレベルでは気がつかなかったのに、高速道路でステアリングが振られて恐い思いをしたなんてこともよくある話だ。ショップなどでタイヤ交換をやってもらうと、ホイールバランサーで必ずチェックしてくれるが、自分でやった際にバランスをとらないでいると、こういったホイールバランスの狂いを招いてしまうことがある。

ホイールのバランス調整には、タイヤを装着した状態で、高速で回転させてチェックするダイナミックバランサー(ショップなどでよく目にするタイプ)と、静止状態でチェックするスタティックバランサーの2通りがあり、後者の方法なら素人にもわりと手軽にホイールバランスの調整をすることが可能だ。スタティックバランサーは1万～2万円程度で購入することができるので、自分でタイヤ交換をする人やサーキット走行をする機会が多い人なら、ひとつ持っていたいアイテムである。

また、ホイールのバランスがとれていても、転倒などによってステアリングが振れる症状がでることもあるが、この場合はホイールの変形やフロントフォーク、フレームにゆがみが生じている可能性が高く、残念ながらホイールバランス調整だけではどうにもならない。即ち、交換もしくは修正ということになるだろう。

オフロード車で気になるのが、スポークの緩みだ。最近のモデルでは緩みにくいタイプも登場してはいるけど、ダートを攻める機会が多い人には、スポークの点検は絶対欠かせない。点検方法は前述したとおりだが、緩んでいるスポークはニップルレンチ（専用工具）を使って締めてやればいい。しかし、緩んでいるものをただ締めるのは誰にでもできることだが、全体のバランスをとるのが至難のワザで、ほとんど職人芸といえる。数本だけが極端に緩んでいる場合を除き、ショップに頼むのが賢明だ。

タイヤは同じ種類のものでも重量バランスは製品によって多少バラつきがある。そのためホイールに装着した時、ウエイトを貼ることによってバランス修正を行なうのだ

スタティックバランサーの操作は要領さえ飲み込めば、比較的誰にでもバランスをとることができる。オン、オフを問わず自分で交換する人ならひとつは持っていたい

ACT 7 チェーン&スプロケット

チェーンアジャストのラベルが交換時期に近いものは要注意。伸びたりサビたりしてしまったチェーンはパワーロスのもと。実際に回してジックリとチェックしよう

それに技術の進歩により、苛酷な条件に耐えうるシールチェーンなるものも広く出回るようになった。現に一昔前に比べたらメンテナンス性は飛躍的に向上している。ことオンロードモデルについては、当面フルカバードのチェーンカバーの出番はなさそうだ。とはいうものの、シールチェーンだって、管理状態が悪ければちゃんとサビるし、動きだって鈍くなるのだ。従来のチェーンに比べたら耐久性は向上しているかもしれないが、シールチェーンが絶対ということではない。信頼性を過信して乗っているのかどうかはわからないが、街中を走る最近のバイクを注意して見てるとこれが案外、サビたままとか、汚れをたっぷりと付けていたりするものだからおかしな話である。

シールチェーンは日頃のメンテナンスさえ守って使っていれば確かに長持ちするのだが、完全にサビつかせたり、中に密封されたグリスが出てしまうと、ただのサビたチェーン以外のなにものでもないのだ。そんな状態でショッ

●Check.1

管理状態が顕著に出るチェーンの程度具合い

チェーンは見ての通り常に外にさらされているため、雨やホコリといった外敵からの影響を受けやすい。つまり、鉄である以上、サビに侵される可能性が極めて高く、ホコリの付着による抵抗の増大といった難題が常について回ってるわけだ。

だったら、スーパーカブみたいにチェーンカバーを装着すれば？　単純に考えればそう思ってしまうのも無理もない話だ。しかし、スーパーカブとロードスポーツモデルでは走る条件が違いすぎるのである。ロードスポーツモデルでも街乗りでのみ使用するのであれば、カバーを装着できないことはない。でも、時には高速道路も走らなければならない。高速走行時のチェーンはかなりの高温にさらされるわけだが、これをなんとか冷却させなければならない。カバーで覆って密封していたのでは、熱が逃げ場を失ってチェーンが切れてしまうかもしれない。となると露出させて冷却させるしかないのである。

伸びてしまっているチェーンのチェックは、アジャスターのラベルから判断することができる。一見程度の良さそうなチェーンでも伸びているものには要注意だ

プに入ってくるバイクが意外と多いのである。

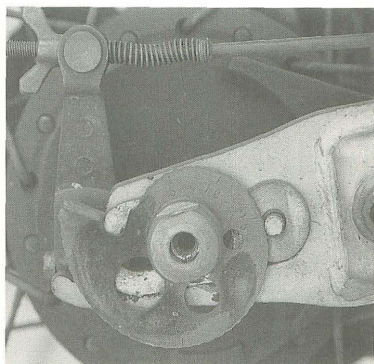
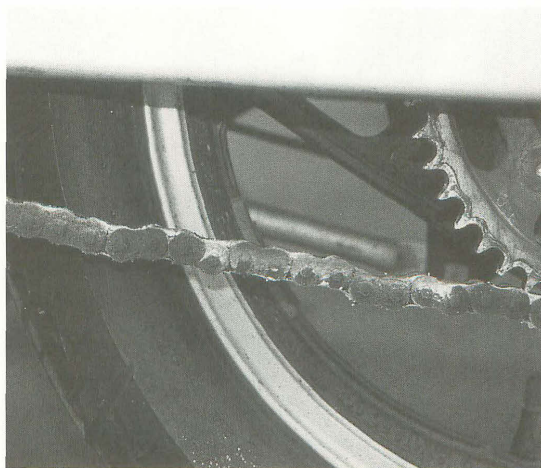
本当なら要交換が望ましいところだが、そこはプロである。ガソリンに浸して一昼夜、あとはワイヤーブラシで磨いてやれば一応、見た目は新品同様のシールチェーンになってしまうのだから、これはさすがとしかいいようがない。

しかし、所詮は一度終わってるチェーン。いくら外観は良くても、伸びてしまっている事実は隠せないのだ。程度がそこそこのチェーンならそれなりに伸びていても違和感はないが、妙にチェーンの程度がいいのに、チェーンアジャストのラベルが交換時期に近いものは要注意だ。

●Check.2

とがったスプロケットは交換の必要あり

ドライブチェーンを回すスプロケットには、エンジン側のドライブスプロケット、リヤタイヤ側のドリブンスプロケットの2つがある。とりたてて調整の必要はないが、チェーン点検の時に歪み(は稀だが)、摩耗具合、スプロケットを締めているボルトの緩みなどをチェックしておきたい。スプロケットは歯先がとがり始めたら交換だが、なかなか見た目には摩耗度が分かりにくいのが難点だ。一般的には10000km以上は持つものだが、かといって限界をとっくに越えていたりすると、歯先が欠けてチェーンを噛めなくなるなどのトラブルを起こす。ともかく、新品の歯先をよく観察し、普段から比較できるような目を養っておくことが大切だ。

また、チェーンについたスラッジがそのままスプロケットにも付着してしまうことがある。チェーンが噛んでいるところではコマの影になって分かりにくいが、できればチェーンをゆっくり回してよくチェックしよう。

オフロード車の場合、この手のカムタイプのアジャスターだとチェーンの伸びが一目でチェックできる

一度こんな状態になってしまったチェーンは、写真のようにグリスを塗ってあっても再起不能と思って間違いない。要交換だ。スプロケットもかなり使用限度まで磨耗しているのがわかる

ACT7 チェーン&スプロケット

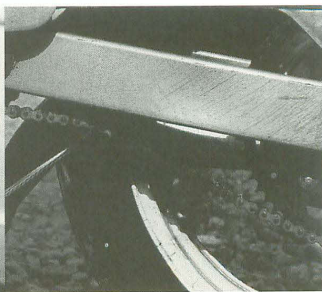
メンテナンス①

伸びすぎ、張りすぎはパワーロスのもとだ

ドライブチェーンはエンジンの動力を後輪へ伝える大切なパーツだが、いわばたくさんのコマがつながっている集合体なので、走っているうちにどうしてもコマの間に伸びができてきてしまう。伸びたモノは当然調整しなければならないハズだが、普段街中などでちゃんとチェーン調整されているバイクを見かけることは、これが意外と少ない。おそらく「チェーンぐらい…」と思っているのだろうが、実際にはチェーンの伸び程度でも何馬力ものパワーをロスしているのだ。これではエンジンの調子うんぬん以前の問題である。たかがチェーン、されどチェーン。絶対にチェーン調整をナメてはいけない。

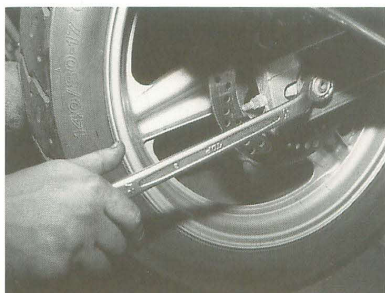
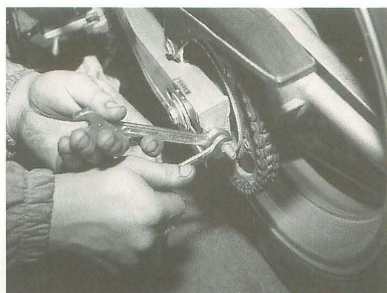
チェーンの伸びは、基本的にアジャストナットを締めこんでリヤタイヤを後ろへずらす量で調整を行なう。ホンダのプロアームを装備するモデル（VFRやブロスなど）や、エキセントリックカラーと呼ばれる独自の機構を採用しているカワサキ車などの例外もあるが、手順さえ覚えれば誰にでも簡単にできる作業なので挑戦してみよう。

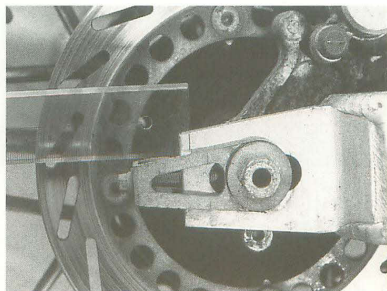
チェーンは一般的に1000kmも走れば伸びるといわれているが、もちろんこれは走り方による個人差の影響もあるので、500km毎、最低でも1000kmに一回は点検を実施することをここでは推奨したい。点検時に、後述のたわみ量の範囲内ならＯＫ。それ以上なら要調整というワケだ。

調整のポイントとして挙げておきたいのは、まずチェーンは張り過ぎてもいけないということ。張り過ぎも伸びと同様、チェ

このようにチェーンの中央部を押し上げてみてたわみ具合いをチェックする。写真左が正常な状態、上の場合はたわみすぎで悪い例。もちろん張り過ぎにも要注意だ。チェーンの遊びは一般的に2cm前後が理想と覚えておこう

ーンに大きな負荷がかかってしまうのだ。このため適度なたわみ(遊び)が必要となるのだが、このたわみは車種によって指定量があるので必ず取扱説明書をチェックするように。

チェーンを締めてゆくアジャストナットは(スイングアームの両側にあるので)、目盛りを見ながら左右均等に正確に合わせよう。左右の締め方がバラバラだと、極端な話、タイヤが斜めに装着されてしまうことになる。目盛りが見にくい場合などは、ボルトのネジ山の飛び出している量などでも左右平行か確かめることができる。

こうしてチェーン調整を進めていくのだが、何故たわみが必要なのだろうか？　それは、調整を行なう際のサイド(あるいはセンター)スタンドをかけた状態が、ドライブ(エンジン側)スプロケットの中心とスイングアームのピボット(付け根)、アクスルシャフトとが一直線上になる位置、つまりチェーンが最も張る位置にチェーンが来ていないからなのだ。逆にいえば、理想はもう一人にバイクにまたがってもらい、その(最も張った)位置までサスペンションを押し下げてもらって確認すると、行なった調整が適性かどうか分かりやすい。

①チェーン調整はまずアクスルナットを緩める。写真の向こう側(アクスルシャフトのボルトの頭)は固定して、必ずアクスルナットを緩めること。締め付け時も同じことがいえる

②スパナ、あるいはメガネレンチ2本をつかってロックナット(手前側)を緩める。アジャストナットは固定した状態で、ロックナットのみを1～2mmほど後退させればよい

③チェーンの張り具合いを確認しながらアジャストナットを(時計回りに)緩め込んでいく。調整は左右のアジャスター(目盛り)を見ながら左右交互に少しづつ締め込んでいくのがコツだ

④念のためにここのボルトの飛び出し量が左右均等になっているかチェックしよう。調整が済んだらアジャストナットをスパナで固定したまま、もう片方のスパナでロックナットを締め、最後にアクスルナットを締める

メンテナンス②

シールチェーンでも過信は禁物なのだ

チェーンのメンテナンスは、調整だけではすまない。汚れ・油切れも、伸び以上にパワーの伝達や寿命に悪影響を及ぼす。

6～7年前の機種ではスタンダードチェーンが付いていたものも多かったが、最近のバイクは、ほとんどがコマの連結部にOリングを使ってオイルを封入したシールチェーンを用いている。これを「シールチェーンは給油不要」と勘違いする人がよくいるが、シールチェーンであろうとチェーンは油が切れたら給油が常識。誤解してはいけない。走行中、シャラシャラとチェーンのドライブ音が大きくなってきたら、給油のサインだ。また、調整時や雨天走行の後も必ず給油を心掛けるのが望ましい。チェーンオイルには、シールチェーン用とスタンダード用があるので正しく使い分けよう。

チェーンの汚れは、走行中に巻き上げたドロ、スプロケットとの摩擦による金属片やブレーキシューの粉といったスラッジの付着によるものだ。洗浄は、チェーンクリーナーと歯ブラシを使って落としてやるのがベスト(スタンダードチェーンは、はずして灯油に浸して洗う方法もある)。長い間放っておくと汚れも頑固で落ちにくくなり、クリーナーも一缶だけでは足りなくなってしまう。これでは不経済極まりない。これもまめに手入れを、1000～2000kmに一回は習慣として心掛けたい。

ドライブチェーンの寿命は、結果的にはチェーンアジャスターの限界を越えてしまえば交換となるのだが、ここ近年のレプリカモデルには、エンジンがつぶれるくらいまで長持ちしそうなしっかりとしたチェーンが装着されているモデルもある。しかし、すべてはこまめなメンテナンスにかかっているといっても過言ではない。

グリスアップの前には必ず汚れを落とそう。シールチェーンの場合は絶対に潤滑浸透剤は使用しないこと(封入されたオイルが出てしまうため)

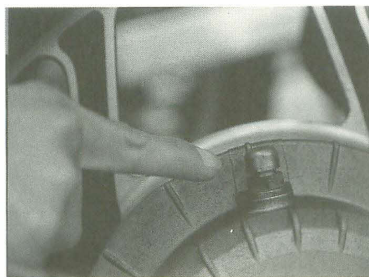
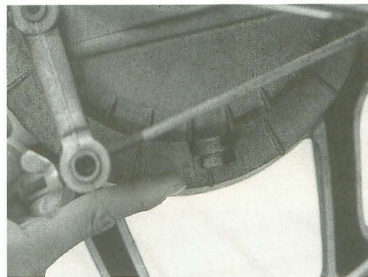
シールチェーンの給油は専用のチェーンオイルにこしたことはないが、固めのオイル(SAE#80-90相当のギヤオイルなど)でもかまわない。いずれにしても走行後のチェーンが熱をもっているうちに差すのが効果的

メンテナンス③

シャフトドライブやベルトドライブの場合

「ボクのバイクはチェーンドライブ方式じゃないんだけど」という人のために、ここでベルトドライブ、シャフトドライブのメンテナンスについて解説しよう。

まずシャフトによって後輪に動力を伝えるシャフトドライブだが、10000km毎にデフオイルの交換を行なう以外はメンテナンスフリーと考えていい。めったにトラブルは起きないものだが、もし異音など明らかにシャフト部に異常が確認される場合は、ただちにショップで見てもらうように。はっきりいって、素人では手に負えないモノなので触らない方が無難だ。

ケブラーベルトを用いたベルトドライブも、基本的にメンテナンスフリーである。取り扱い説明書を読めば分かると思うが、ベルト部へのオイルの注油は厳禁。あえてメンテナンスらしいことといえば、ベルトは山と山の間にゴミ(付着物)を噛みやすいので、たまに噛んでいるそれらをきれいなウエスなどで拭き取ってあげる程度のものだ。また、ベルトの調整だが、これはベルトの伸び具合いをはかり調整を行なう専用工具が必要になる。なかなか作業も難しく、チェーンに比べベルト自体ほとんど調整が不要なこともあるので、気になる人はかならずショップで一度相談を受けてから取りかかる(あるいは、ショップに任せる)ことをオススメしておく。

①メンテナンスフリーのシャフトドライブとはいえオイル交換は必要だ。交換は暖気後(走行後)に行なうのがセオリー。エンジンを止めたらまずオイル注入口のボルトを緩める

②ドレンボルトを外して古いオイルの排出が済んだあとも、マシンを前後左右にゆすってみる。締め付けの際、ドレンボルトのガスケットは新品に交換してしまおう

■必ず役立つケミカル用品・その⑤

快適な加速フィーリングのカギは、このチェーンが握っているといっても過言ではない。マメな手入れを心掛けよう。

PRO750チェーンルブ　強力フッ素・ニューセラミック配合の専用オイルで、潤滑効果と耐候性がアップするチェーンオイル。シールチェーンにも使用可能。220ml・1800円③

CRCチェーンルブ　チェーンに速やかに浸透し、強力な粘着性をもった潤滑被膜で滑らかに保全。高速回転時、耐熱、防錆効果に優れ、シールチェーンにも使用できる。180ml・700円①

GEARチェーンオイル　テフロン配合の耐磨耗性、耐水性、対飛散性に優れたチェーンオイルスプレー。シールチェーンにも使用可能。80ml・850円②

PRO750チェーンクリーナー　チェーンを洗浄するときに役立つのがこのチェーンクリーナーだ。ハイテク洗浄で頑固な汚れもきれいに分解してくれる。シールチェーンにも使用可能。220ml・1250円③

*このページの商品に関する問い合わせ先はP33参照

ACT8

ワイヤー関係

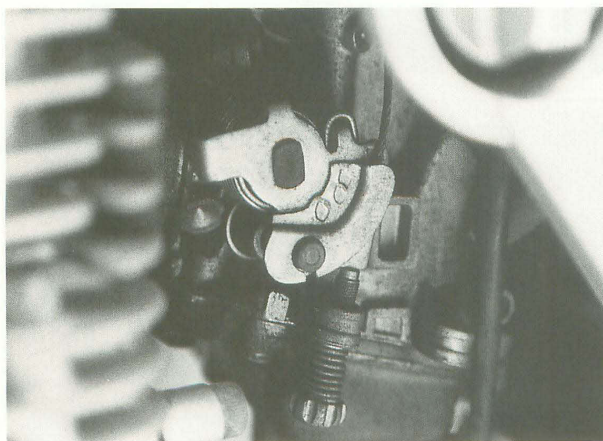
クラッチやアクセルがスムーズに作動するかどうかのカギを握っているのがワイヤー類だ。頻繁に使用し、生命にかかわるところだけに念入りにチェックしよう

ワイヤーに変な引っ掛かりがないかどうかをチェックするのに、スロットルを回してみるのも大切なことだが、VMタイプのキャブレターを装着している機種の場合は、エンジンがかかっていない状態の時はしつこく何度もやらないこと。特に加速ポンプ付きのキャブレターを装着するXLR250RやSR500の場合は、スロットルを開けると混合気がシリンダーへ流れ込もうとするため、ピストンの止まっている位置によっては、開いた吸気バルブからが混合気が浸入してプラグかぶりの原因となることもあるので注意しよう。

また、2本式のスロットルワイヤーを採用している機種の場合は、閉じ側のワイヤーの切れやたるみに注意。意外とこれが切れていても気がつかないで乗っていることがあるのである。一応キャブレターのピストンはスプリングによって戻る仕組みにはなっているが、閉じ側のワイヤーが切れていたため、いきなりエンジンの回転が下がらなくなったなんて恐ろしい話も時々耳にする。非常に確認しにくい場所だがジックリとチェックしよう。

◎Check.1

各種ワイヤー類はスムーズさが絶対条件

ワイヤー類の中でも水分やホコリの影響を受けやすいのがクラッチワイヤーである。そのためメンテナンスをおこたっていると、クラッチはそれを正直に伝えてしまう。クラッチが極端に重いようならお店の人に交渉して交換してもらおう。そして、納車の日に再度点検する。交換したにもかかわらずクラッチがまだ重いようなら、クラッチ本体に異常がある可能性もあるので、お店の人にちゃんと訴えることだ。

スロットルの作動性のチェックはエンジンを始動した状態でも必ず行なうこと。キャブレターとスロットルワイヤーの連結部が見える機種なら、ワイヤーの取り回しも要チェックだ

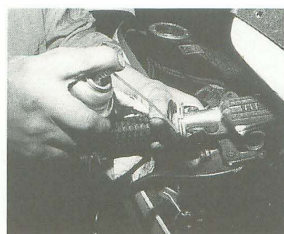
メンテナンス①

ワイヤー内部へは定期的な潤滑を

デジタルCDIやPGMユニットといったコンピュータ化の波が押し寄せても、スロットル、クラッチ、スピードメーターに代表されるように、バイクには原始的ではあるがワイヤーが多用されている。当然のように、磨耗やサビによる劣化からは避けられないこのワイヤーではあるが、グリスアップをすることで、これらの進行を最小限にくい止めることは可能だ。

ゴミや水分の浸入を受けやすいため、動きの渋さが顕著に表われるのがクラッチワイヤーである。中には油圧クラッチを採用している機種もあるが、ほとんどのバイクはワイヤー式。定期的にワイヤー内部への潤滑を心掛けたい。専用のワイヤーインジェクターを使うと効果的だ。フロントがドラムブレーキ装着車も同様の処置が必要だ。

スロットルワイヤーはケースに覆われているため、動きの渋さは表われにくいが、1年に1回は潤滑を心掛けたい。この時ケースを開けたついでに、アクセルホルダー部への潤滑も忘れずに。また、スピードメーターのワイヤーは渋さを体感することは不可能だが、ここも1年に1回はグリスアップを図りたい。

クラッチワイヤーはレバーから外した状態で潤滑剤を流し込む。潤滑後は固めのオイル(SAE#80—90相当のギヤオイル)を差すとより効果的

スロットルワイヤーへの注油はスロットルハウジングの上半分を取り外してから行なう。注油の手順はクラッチワイヤーと同じだ

■必ず役立つケミカル用品・その⑥

防錆・潤滑剤はワイヤー類に限らず、金属部分のサビ落としや洗浄、電装部分の防湿にも威力を発揮する。工具箱にひとつは忍ばせておきたい。

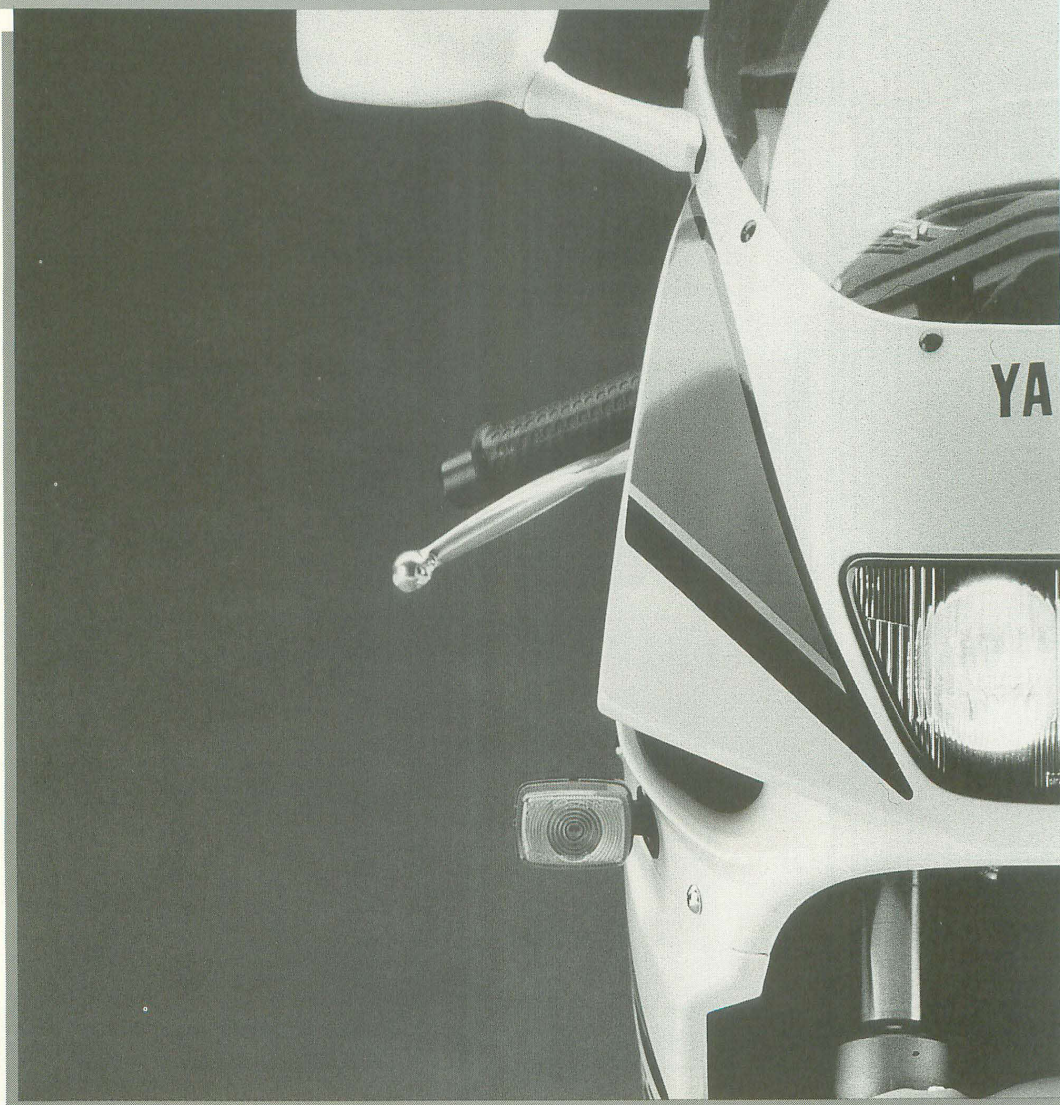
CRCスーパースター 潤滑剤の代名詞「556」のバイク専用版。強力な防湿・防錆作用によって金属表面の水分や湿気を追い出し、金属類の細部まで浸透。緩みにくいボルト、ナットや電装部分の接触不良時にも有効。180ml・700円①

PRO750オイルリムーバー 電装部分の脱脂洗浄やブレーキ系統の油汚れを強力な噴射力で除去するクリーナー。220ml・1000円③

PRO750セラミックグリス 潤滑性・耐極圧性・耐水性などの優れた高性能グリス。簡単なグリス注油を可能にした超高性能万能グリス。320ml・1300円③

PRO750ネクストオイル これ1本あると大変便利な浸透・防錆・潤滑剤。可動部のキシミ音を抑え、動きをスムーズにする。220ml・1100円③

*このページの商品に関する問い合わせ先はP33参照

バイク検証その4
電装系

教訓その1…始動させずに点灯させるべし！
教訓その2…バッテリー本体を見るべし！
教訓その3…ホーンは必ず鳴らすべし！
教訓その4…スペアヒューズを確認すべし！

ACT 1
保安部品

保安部品のチェックは、エンジンや足回りのことに気を取られすぎておろそかになりがちだが、電装系の不具合いは意外と出費がかさばってしまうのだ

◎Check.1
電送系のチェックは思ったよりも簡単！

外観のチェックやエンジンに注意を払う人に比べ、電装系をしっかりとチェックできる人は思ったより少ないのが現状。電装系と聞いただけで尻込みをしてしまう人も多いはず。確かに電気は目に見えないものだから、どこがどうなっているのか理解しにくい気がするし、ヘタにいじるとビリビリッと感電しそうなイメージがある。でもこれは間違った考え。完全に食わず嫌いなのだ。

ちょっと考えてみてほしい。たとえば、ラジカセの電池が弱ってきたらどうする？　きっと誰でも新品の電池に交換するし、そのときにおっかないなんてビビル人はいないと思う。蛍光灯がチカチカ点滅を始めたら、同じワット数の新品を気軽に買ってきて交換するはずだ。バイクだって同じこと。電池や蛍光灯の交換ができる人だったら、絶対にバイクの電装系のチェックとメンテナンスはできるのだ。要は基本さえマスターしていればいい。“電気は通り道がないと流れない”“バッテリーや電球などには寿命がある”この2つが基本中の基本。これだけ覚えておけば、ほとんどの電装系はチェック、メンテナンスができるのだ。

まずエンジンをかけない状態でヘッドライトをONにし、ハイ／ローそれぞれバルブの点灯をチェックしよう

ヘッドライト

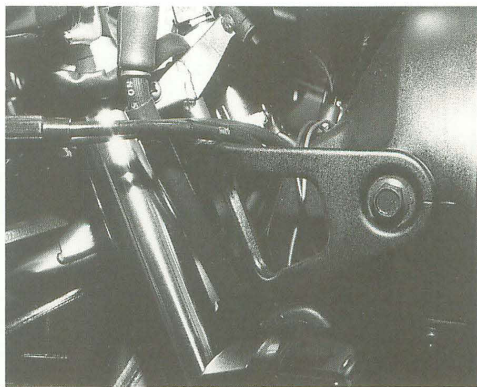
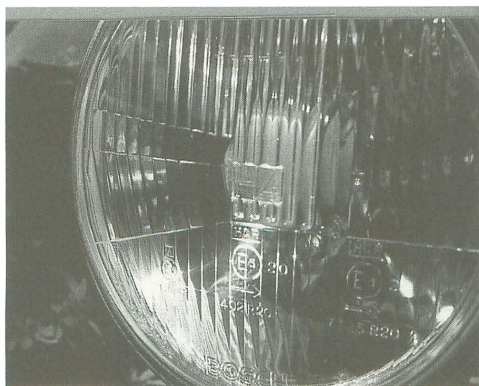
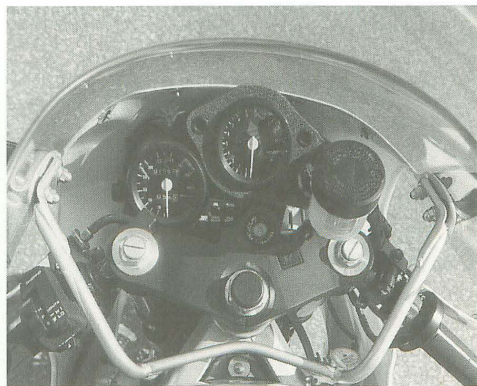
◎Check.2
ライトのチェックはバルブとレンズ、ステーの3点

中古車ショップの店先で電装系をチェックする時間は、おそらく1分もかからないはず。要はバルブ（電球）が光ればいいのだから簡単なのだ。バッテリーの項でくわしく説明するが、まずはエンジンをかけない状態でチェックしてみよう。

最初にチェックするのがヘッドライトだ。ヘッドライトのバルブには、ロービーム（下向きビーム）とハイビーム（走行ビーム）の2つの線が通っている。この線はフィラメントと呼ばれているが、このフィラメントに電気を流して発熱させ、光を出す、というのが、ヘッドライトに限

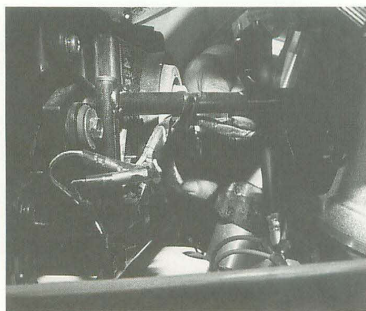
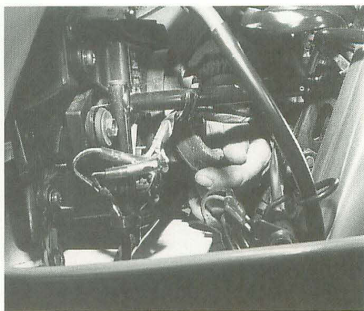
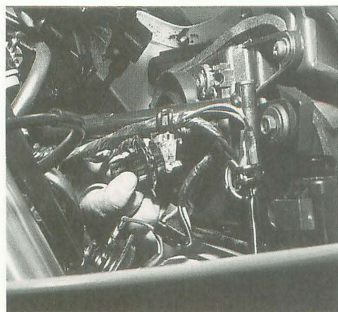
らずどのバルブにも当てはまる原則。つまり、フィラメントが切れていると点灯しない、というわけ。ヘッドライトスイッチをONにして、ライトの上下切換えスイッチを切り換えてみたときに、ロービームとハイビーム、どちらも点灯するかをチェックする。パッシングスイッチがあるバイクでは、このスイッチも忘れずに押してみよう。

バルブのチェックが終ったら、次はレンズや反射板のチェックだ。ヘッドライトは、バルブから出た光を反射板で反射させ、レンズを通して路面をきちんと照らすような、光のパターンを作っている。このパターンのことを配光と呼んでいるが、レンズや反射板の具合いがよくないと、バルブがいくらがんばって光を出していても、実際に前を照らす力は期待できなくなってしまうのだ。転倒などによってレンズにヒビが入っていたり、欠けたりしているものは、後々の修理にお金がかかるので手を出してはいけない。対して反射板は割れるようなことはまずないが、念のためレンズを通してのぞいてみよう。このときに反射板全体が鏡のように光っていれば問題ないが、中には表面がザラザラに荒れていたり、サビが出ているものもある。これでは反射板の役割をまったく果たしていないといってもいいだろう。

最後に、ヘッドライトを取り付けるステーの曲がりをチェックしよう。このステーが曲がっていると、ヘッドライトの光があさってのほうを照らしてしまう。昼間のチェックでは気がつきにくい部分なので、くれぐれもうっかり忘れないように。

意外とクセ者なのがこのヘッドライトステーだ。転倒などによって曲げるとなかなか元に戻らず、光軸がずれてしまう場合もあるので要注意

反射板全体がくすんでいたりザラついているものには要注意。もちろんレンズのヒビ割れやキズの有無も忘れずに

カウル装着車の場合は転倒などでステーが曲がると、光軸がずれてしまう場合もある。ステーの一部分だけがサビていたりするものにはご用心

メンテナンス①

バルブ交換は細心の注意が必要だ

ヘッドライトバルブの交換はけっこうめんどうくさい。無理に外そうとすると思わぬ部分を壊してしまうことがあるので、あまりにも手が入りにくいようなら、横着をせずにライトハウスを外してから作業したほうがいいだろう。ヘッドライトバルブの取り外しは、配線、ゴムのカバー、バルブホルダーの順に行なう。この際、ヘッドライト内部にゴミや水分が入り込まないよう、十分な注意を払おう。もちろん、洗車の直後には作業しないほうがいい。次に、古いバルブを新品に交換するわけだが、ここで注意しなければならないのは、バルブ表面のガラス部分には絶対に手を触れてはいけない、ということだ。最近の主流になっているハロゲンバルブは、点灯時にたいへん高温になるので、バルブ表面に汚れや指紋がついていると、その部分に熱が集中してしまい、割れてしまうのだ。新品のバルブをセットしたら、元通りに組みあげて完成だが、ゴムのカバーをしっかりと取り付けないと、すきまから水が入ってしまうので注意。

まず配線を連結するコネクターを外す。カウル装着車の場合、機種によってはあらかじめアッパーカウルを取り外す

ゴムのカバー(ソケットカバー)を取り外す場合は、取り付けの際に間違いのないようにもとの状態を確認すること

バルブホルダーはゆっくりとまっすぐ後方に引き出す。新品のバルブをホルダーに装着の際は球部に触れないこと

マメ知識その⑬

●ヘッドライトは明るいにこしたことはないが…

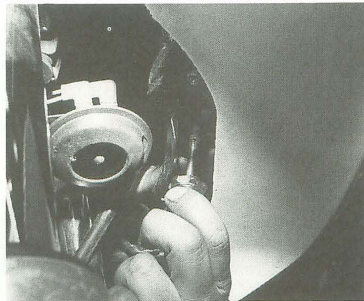
ヘッドライトは明るいほどいい。250cc以上のバイクでは、100ワットクラスのハイパワーバルブが装着できるタイプ(H4ハロゲンバルブ)がほとんどだ。ただし、ハイパワーバルブを使うためには、配線やスイッチ類も専用のものに交換しなければならない。カーショップなどでバイク用のリレーハーネスキットを手に入れよう。ただし、明るくなった分、光軸の調整にはくれぐれも気をつけて、対向車に迷惑をかけないように注意しよう。

メンテナンス②

光軸調整もライトの重要なメンテナンスだ

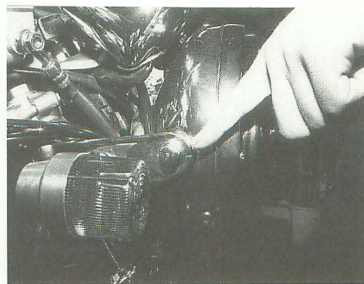
ヘッドライトは、ただ点灯すればいいというものではない。光がどこを照らしているかも重要なメンテナンスポイントだ。夜道を走っていると、やけにヘッドライトがまぶしい対向車とすれ違うことがある。こんなバイクや車は、ヘッドライトの光が地面を照らさずに、対向車の顔面を照らしているのだ。これでは、対向車は目がくらんでしまって危険きわまりない。もちろん、その危険がこちらに振りかかってくることも十分考えられるのだ。

ヘッドライトの照らしかた（光軸）は、バイクに跨がったときに、ハイビームではまっすぐ前を、ロービームでは30メートル先までを照らすこと、ときちんと決められている。いったん調整すればそうそう狂うものではないが、バルブを交換したときには念のために確認しておこう。光軸の調整は、ヘッドライトの脇にある調整スクリューを回して行なう。バイクによってスクリューの位置が違うので、説明書をよく読んで確認しておきたい。特にカウル装着車は分かりにくい場所にあるので注意が必要だ。

カウル装着車は光軸調整システムが機種によって若干異なるが、一般的にはこのビスで左右の調整を行なう

光軸の上下調整を行っている図。これも機種によってはヘッドライト裏側で行なうケースもある

マメ知識その⑭

●ヘッドライトのバルブが切れたときは、次の方法で対処しよう

ヘッドライトはたいていロービーム側から切れる。スペアバルブがないときはハイビームで走るしかないが、このままでは対向車が大迷惑。こんなとき、もしガムテープがあれば、光軸をいじらなくてもなんとか対処できる。ヘッドライトにガムテープを貼り、上に漏れる光をカットすればいいのだ。ここで問題なのがレンズのパターン。たんに上半分をふさげばいいわけではなく、ガムテープの位置によって微妙に変わるので貼る位置は慎重に。

カウルレス車の多くはこのボルトを緩めて光軸の調整を行なう。左右の調整はリングサイドのビスで行なう

ウインカー

●Check.3

レンズやステーの損傷 色あせに要注意

ウインカーもヘッドライトと同様に、前後左右4つのバルブが確実に点灯するかをチェックしてやる。ヘッドライトと違う点は、反射板が光っていなくても正常だということと、ウインカースイッチを入れるとバルブが点滅を始めるということだ。この点滅のタイミングは、1分間に60回から120回までの間でなければならない、と法律で決まっているので、あまりにも点滅が早かったり、点きっぱなしになってしまうものは修理が必要になるのだ。詳しい説明は省くが、ウインカーの点滅は、ウインカーリレーという、電気を自動的に流したり止めたりするパーツによってコントロールされている。このウインカーリレーは、前後左右すべてのウインカーのバルブが、規定のワット数でないと正確に作動してくれないという点も覚えておきたい。点滅に異常があるときは、どこかのバルブが指定以外のものに交換されていないかチェックする必要が出てくる。また、ウインカーがうすぼんやりとしか点灯せず、点滅もしないような場合は、もともとの電気が弱っていることが多いので、バッテリーの項を参照してチェックしてもらいたい。

ウインカーレンズやウインカーステーの損傷や色あせにも注意したい。割れやヒビはともかく、レンズの色あせは見過ごしがちなチェックポイントだが、車検のあるバイクでは、あまりにも色あせが激しいと車検に通らないのだ。また、ありがちなトラブルに、ウインカーレンズの中に水が入って、レンズの内側が曇っている、というものがある。洗車が好きな愛車家ほど見舞われやすい、いやらしいトラブルだ。これではサビが発生して接触不良を引き起こすことになる。ウインカーレンズとステー間のパッキンのチェックも忘れずに。

ウインカーレンズ内側が雲っている場合は、レンズの割れ、ヒビ、ゴムパッキンの傷みなどが考えられるので要チェックだ

ウインカーの点検をチェックする際は、スイッチの作動性に変な引っ掛かりがないかも確認しよう

メンテナンス①

誰にでもできる ウインカーのバルブ交換

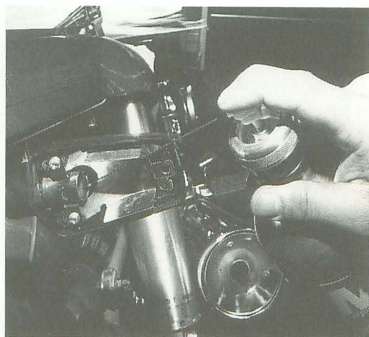
ウインカーのメンテナンスはヘッドライトよりも簡単だ。まず、ウインカーレンズをプラスドライバーなどで取り外す。レンズのふちにゴムのパッキンが付いている場合、このパッキンはたいへん重要なパーツのため、切らないように注意しなければならない。バルブをつまみ、4分の1回転ぐらい反時計回りにねじると外れるので、新品のバルブに交換してやる。ヘッドライトバルブと違って、表面温度はさほど高くならないので、きれいな手ならそのままつまんでもかまわない。もし、ウインカーの中がさびたり湿ったりしていたら、新品のバルブを取り付ける前に潤滑剤を吹いておくと、接触不良を防ぐことができる。ウインカーレンズを元通りに取り付けて完成だが、このときにゴムのパッキンがねじれたり切れたりしていると、その部分から水が侵入してしまうので、ていねいに組みつけよう。

バルブは少し押し気味に回すのがコツ。バルブのフィラメントが切れていないにもかかわらず点灯しないのであれば、断線や接触不良も考えられる

接触不良の原因となるサビを防ぐために、バルブソケットは潤滑・防錆剤などできれいに洗浄しよう。レンズ内の湿り気も拭き取ってしまおう

マメ知識その⑮

●ウインカーバルブは後方が重要

ウインカーのバルブが切れてしまい、スペアバルブもなかったら、左前のウインカーに切れたバルブを入れるのがいちばん安全だ。左折のときにしっかり左に寄っておけば、とりあえずはOK。右や後ろのバルブが切れっぱなしではなぜ危ないかは、ライダーであるならよく分かるハズ。もちろん、前でも切れっぱなしのままでいいという訳ではない。ツーリング中でもできるだけはやくショップを見つけて、早急に修理しておくように心掛けよう。

バルブの金属部が腐食している場合も、潤滑・防錆剤などを使ってきれいに拭き取ってしまおう

ホーン&メーターランプ

●Check.4

意外と見落としがちだが忘れずにチェックしよう

チェックを忘れがちなのがホーンとメーターランプ。ヘッドライトやウインカーなどと違って、ホーンはあまり使うことがないため、鳴らなくなってしまっていても気づきにくいのだ。しかし、とっさのときにもしホーンが鳴らないと、事故を巻き起こすことにもなり兼ねないので、必ずチェックするように心掛けたい。

ホーンが鳴らない原因は、ほとんどがホーンボタンの接触不良だ。ボタンの奥に潤滑剤を吹いたり、ホーンボタンをグリグリとねじってみて、鳴るようになったらＯＫ。またホーンはたいへんにデリケートなパーツなので、ちょっと調整が狂っただけでも鳴らなくなってしまう。ホーンボタンを押してもカチカチとしかいわないときは、ホーンの裏側に付いている調整ネジを動かしてやろう。これで鳴るようになればチェック完了だ。

メーターパネル回りのバルブ切れも気がつきにくいトラブル。中古車のチェックは昼間行なうことが常識だからだ。メーターを手で覆うなどして、メーターランプがちゃんと点灯するかどうか確認してやろう。ウインカーやハイビームなど、各種のインジケーターランプの作動も見逃してはならない。バルブそのものは決して値の張るパーツではないが、いざ交換するとなるとけっこう面倒なのだ。

各種インジケーターランプの作動性は必ずチェックしよう。中でもオイル警告灯が具合いが悪いと取り返しのつかない事態を招きかねないので要注意

ホーンボタンへの潤滑剤を差しながら、ときおりボタンをグリグリとねじってみるのが効果的だ。差し過ぎには注意しよう

ボルトあるいはビスを左右どちらかに回してみて、音の響きが一番いいところに調整する

コネクターが接触不良を起こしてホーンが鳴らなくなることもある。コネクターのサビはサンドペーパーやヤスリで落としてしまおう

最近よく目にする(ホンダ車に多い)電子ホーンはトラブルも少なく、そのためか調整ネジはついていない

マメ知識その⑯

●ヘッドライトバルブが切れてしまったら…

ヘッドライトのロービームとハイビームが同時に切れて、真っ暗闇の中で立ち往生してしまったら、左のウインカーレンズを前後とも外し、左後ろ側のバルブのみを抜いてしまおう。これで、左前のウインカーバルブはつきっぱなしになるから、トロトロと徐行できるくらいには路面を照らしてくれるはずだ。

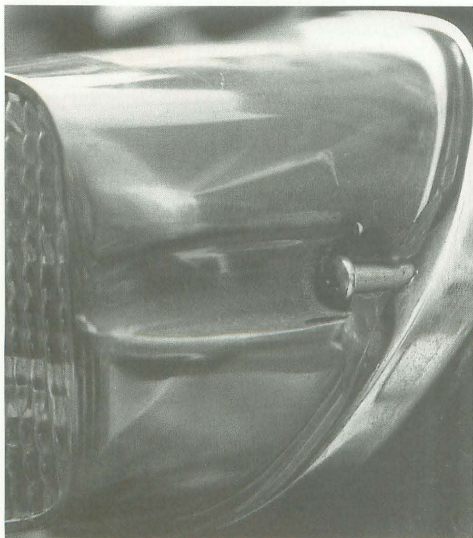
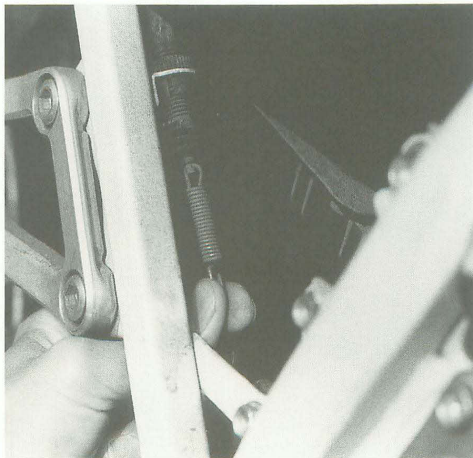
テール&ストップランプ

●Check.5

スイッチの接触不良もチェックポイントだ

次はテールランプとストップランプのチェックだ。まずは、レンズの割れや色あせ、変形などがないか、レンズの中に水が侵入していないかをチェック。テールランプに関しては、ヘッドライトのスイッチを入れたときに、ちゃんと点灯すればチェック完了。ブレーキランプも、フロントとリヤ、どちらのブレーキをかけたときにも点灯すればいい。点灯しなければバルブが切れているはずだ。問題は、フロントかリヤ、どちらかのブレーキをかけたときにしかブレーキランプが点灯しない場合だ。この場合、バルブは生きているのだから、怪しいのはブレーキランプのスイッチということになる。

フロント側が点灯しないときは、ブレーキレバーを止めているレバーホルダーの、根元についているスイッチをチェック。といっても、スイッチ部分はレバーを取り外さないと出てこないので、無料で直してくれるかどうかをショップの人に聞いてみよう。たいていは快く引き受けてくれるはず。もし断わられてしまったら、そんなショップではバイクを買わないほうがいい。

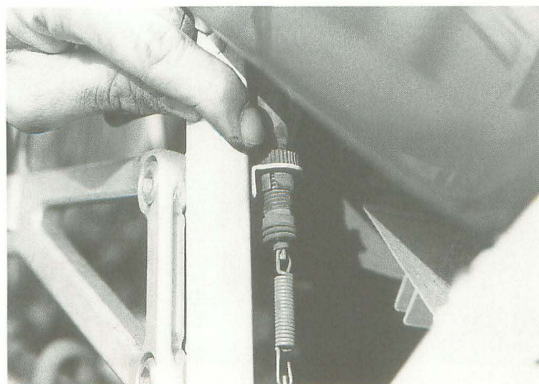
リヤ側が点灯しなければ、ハンドブレーキ方式のスクーターなどは、フロントブレーキ側と同様にチェック。ブレーキペダル方式のバイクの場合、ブレーキペダルの根元あたりから、スプリングを介してつながっているパーツがスイッチだ。このスイッチは、水やドロの攻撃を受けるので不調になりやすい。スプリングを4～5回引っぱって、スイッチを動かしてみよう。それでも点灯しないようなら、スイッチの交換が必要になる。

意外と多い締め付け部の破損。テール&ストップランプの割れは接触不良といったトラブルのもとなのでじっくりとチェックしよう

フットブレーキを踏んでも点灯しない場合、リヤブレーキ用のスイッチはこうやって直接スプリングを引っ張って点検する

メンテナンス①

点灯するタイミングは正しくあっているか

テールランプのメンテナンスも、ウインカーとほぼ同じ要領で行なうことができる。ただし、テールランプのバルブはブレーキランプと共用しているため、取り付け方に一定の方向性がある。バルブの金属部分をよく見てもらうとわかると思うが、ソケットへ取り付ける部分のピンが2本出ていて、それぞれに位置が違っているのだ。このピンの位置を逆に取り付けようとしても絶対に付かないので、むりやりはめ込もうとしてケガをしないようによく確認しよう。

このとき、ブレーキランプの点灯状態もチェックして、狂っていたら調整しておきたい。フロントブレーキ側は調整できないが、リヤブレーキのスイッチは、ネジの位置を変えることで調整できる。ブレーキペダルを踏んで、リヤブレーキが軽く効き始めたときにブレーキランプが点灯するのが正しいタイミングだ。

テール&ストップランプはダブル球を使用しているため、取り付けの際は位置合わせに注意しよう。また、バルブのニクロム線は片方のみが断線している場合でもまるごと交換してしまおう

リヤブレーキのスイッチの点滅具合いはこのアジャストナットで調整する。つき始めが遅い場合にはアジャストナットを右に回して(時計回り)締め込む。つき始めが早い場合はその逆に回す

ACT 2
バッテリー他

最近はバッテリーレスのオフ車も増えているが、多くのバイクの場合、電装系に常に安定した電気を供給するために、バッテリーは重要な役割を果たしている

◎Check.1

バッテリーにだって寿命があるのだ

ジェネレーター（発電機）で発電した電気を蓄えておく、貯水池のような役割をになっているのがバッテリーだ。このパーツが弱ってくると、電装系のすべての部分まで不調になってしまう。こんな重要なパーツなのに、バッテリーの寿命はよくて3年、メンテナンスが悪いと、半年もしないうちにダメになることもある。中古車のチェックをするときには、絶対に見逃してはいけない部分だ。

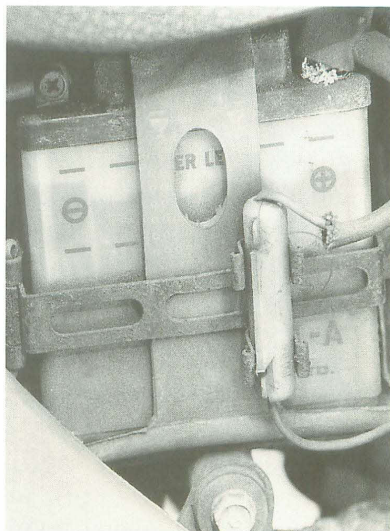
セルでエンジンを始動するバイクは、勢いよくセルが回ってくれるかをチェック。セルモーターは、バイクの電気系の中でもっとも多くの電流を必要とするものだから、バッテリーがちょっとでも弱くなると、てきめんに始動性が悪化してくるのだ。このとき、ヘッドライトやブレーキランプを点灯させたままでエンジンをかけると、バッテリーの状況をより把握しやすい。こんな過酷な状況でも問題がなければ、まず間違いなくバッテリーはOKだ。

補充液を必要としないMF(メンテナンスフリー)バッテリーは、性能面でも従来型より優れる

◎Check.2

液が少なく内部が露出したバッテリーには要注意

キック始動のバイクの場合、エンジンをかけずにヘッドライトとウインカーを点灯させてみよう。ウインカーの点滅に合わせて、ヘッドライトが明るくなったり暗くなったりするはずだ。このとき、あまりにもその差が激しいものは、バッテリーが弱っていると見て間違いない。もしこんな症状が出ているなら、バッテリー液が入っているかを確認する。バイクのバッテリーは、たいていサイドカバーの奥やシート下など、チェックしやすい場所に付いているから、手間はそれほどかからないはず。バッテリー液が、ケースの側面に設けられた上限レベルと下限レベルの間にあれば、ちょっと充電してやるだけで息を吹き返すかもしれない。店頭に長期間展示されていたバイクは、たとえバッテリーが新品に近くても、自然に放電してしまって、バッテリーが一時的に弱っていることが多いのだ。

もしもバッテリー液が少なく、内部の電極が完全に露出してしまっていたら万事休す。こんなバッテリーは、たとえ充電しても本来の性能は決して発揮してくれない。もちろん、これは前オーナーが“こんな基本的なメンテナンスもしていなかった”という証拠でもあるのだから、こんなバイクに手を出すのはやめておいたほうがいいだろう。

シートを外してもバッテリースペースに余裕がなく液面が見えない場合は、やや面倒だがサイドカバーを外してチェックしよう

シートが簡単に外れる機種ならバッテリーのチェックはラクにできる。点検時はセンタースタンドを立てた状態か、バッテリーが水平になればOK

6層あるうちの1層でもこうなっていたら、そのバッテリーはアウト(白っぽい部分をサルフェーション現象という)

ACT2 バッテリー他

メンテナンス①

バッテリーの補充液は必ずレベルに合わせること

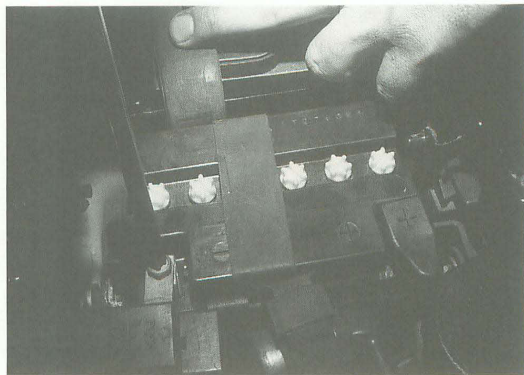
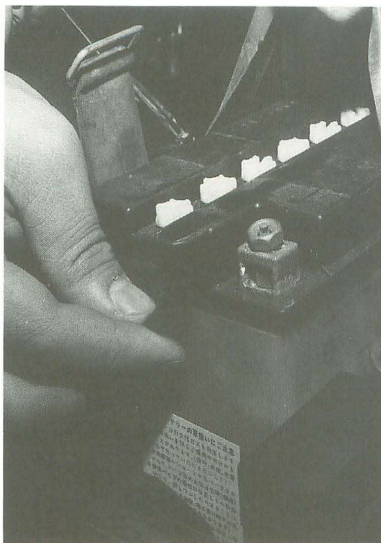
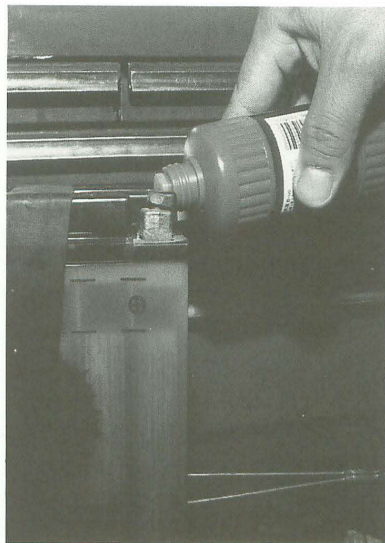
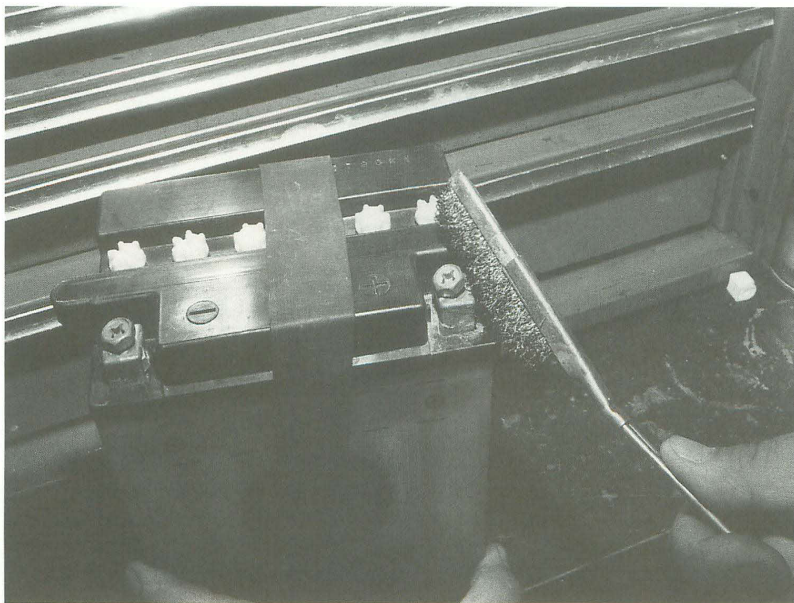
バッテリー液の成分は希硫酸だ。だから、うっかり服につけるとあっという間に穴が開いてボロボロになってしまうし、目に入ってしまったらとんでもなく危ない！　もちろん人間だけではなく、バイクにとっても硫酸は大敵で、金属部分にかかると腐食してしまうから、バッテリーのメンテナンスは慎重にも慎重を重ねて行なう必要がある。

まずはバッテリーを取り外す。最初にマイナス側のコード、次にプラス側のコードを外すのが定石。プラス側から外すと、ドライバーやレンチが思いもかけないところに接触してショートしてしまう。安物のレンチなどは、このスパークで金属部分に溶接されてしまうこともあるほどなのだ。もうひとつ重要なのは、バッテリーの脇につながっているブリーザーパイプをしっかりと外すこと。このパイプは転倒などであふれたバッテリー液が金属部分にかかってしまうのを防いでいる。だから決して折り曲げたり引っこ抜いたりしてはいけないのだ。

外したバッテリーを平らなところに置いてチェックし、バッテリー液が減っているようなら補充液を補充してやる。補充液はバッテリー液と違って蒸留水のようなものなので、こぼしてしまっても大丈夫だから安心していい。上限レベルを越えて補充すると、走行中にバッテリー液があふれてしまうから、マンタンに入れるのは厳禁だ。

ところで、バッテリーのケースに「MF」タイプと書いてあったら、これは最近使われ始めた新型のバッテリーだ。このバッテリーは液が減ってしまうことがないので、補充は必要ない。それなら、このMFバッテリーを従来のバッテリーに付けてしまえば楽そうだ、と考える人もいると思うが、まだMFバッテリーの種類が少なく、従来型のほとんどの車種は充電系の規格が異なるため、残念ながら交換のできる車種は少ない。また、何よりもバッテリーサイズが異なるのでケースにぴったり収まるとは思えない。

バッテリー液を補充したら、ケースや電極の汚れをよく拭いておく。汚れを伝わって電気が放電してしまうこともあるからだ。ケースにワックスをかけてしまうのも効果がある。バッテリー内部の底のほうに、カスのようなものがたまっていたら、そのバッテリーはそろそろ寿命だ。ケチケチしないで新品と交換してやること。バッテリーを元通りに取り付ける前に、バイク側もきちんと掃除をしてやったほうがいいのはいうまでもないが、取り付けの注意点はブリーザーパイプをしっかりとはめ込むことと、プラス側のコードを先につなぐことだ。外すときはマイナスから、つけるときはプラスから、という鉄則を覚えておきたい。

バッテリーを取り外す際は必ず最初にマイナス側のコードを外すこと。そして次にプラス側のコードを外す。取り付ける時はこの逆の順番で行なう

このブリーザーパイプをバッテリーといっしょに外してしまうと後が大変。取り回しが複雑なのであらかじめ外してしまおう

蒸留水は入れすぎに注意しながらアッパーレベル近くまで補充する。各セルの液面は均等になるように合わせること

バッテリーの上面はホコリがたまりやすい。特に端子付近の汚れや腐食はワイヤーブラシなどできれいに落としてしまうこと

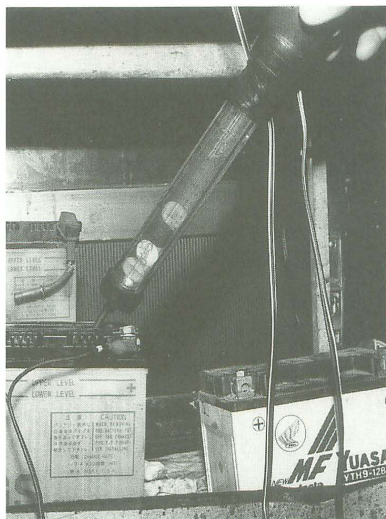
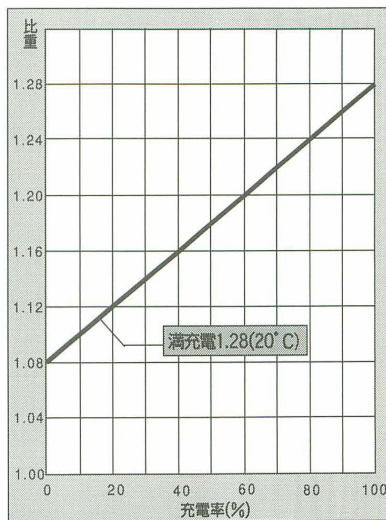
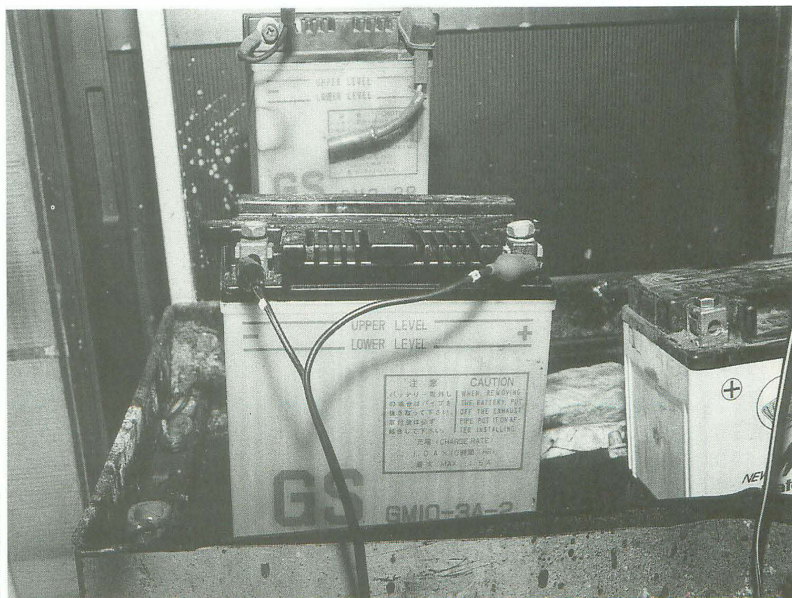
メンテナンス②

弱ったバッテリーは早めに充電すること

完全に電気がなくなってしまった場合に限らず、ちょっとバッテリーが弱ってきたなと感じたら、こまめに充電してやりたい。バッテリーは、完全に放電してしまうと性能が劣化するのだ。充電はバイクショップに頼んでもいいが、カーショップに行けば2〜3000円で充電器を売っているので、ここはひとつ奮発して、愛車のために手に入れてやろう。

バッテリーケースにはそのバッテリーの規格が記されている。12V−14Ａｈなどと書かれているのがこれで、電圧は12ボルト、１時間に１アンペアずつ電流を流すと14時間で空になる、という意味だ。充電するときには、１アンペアの電流で充電してやるのがセオリー。バッテリーの電気がまったく空になっていれば14時間かかるし、ちょっと弱っている程度なら２〜３時間もあれば充電完了だ。５アンペアも10アンペアも電流を流して充電すると、確かに充電時間は短くはなるのだが、バッテリーのためには決してよくないので、焦らずにじっくりと時間をかけて充電するべき。また、充電は、バッテリーを必ずバイクから取り外して行なわなければいけない。充電中にはバッテリーがけっこう熱くなるし、燃えやすい水素ガスも発生するので、風通しのよい場所に置かないと危ないのだ。もちろん火気は厳禁、近くで煙草を吸ったりすると、バッテリーが爆発することもある、ということを覚えておこう。

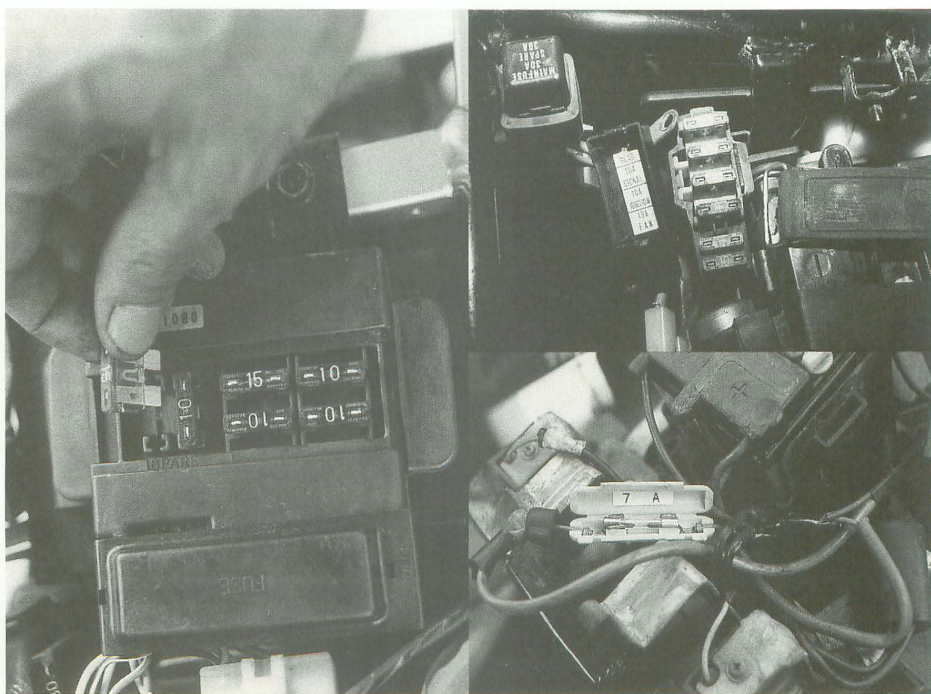
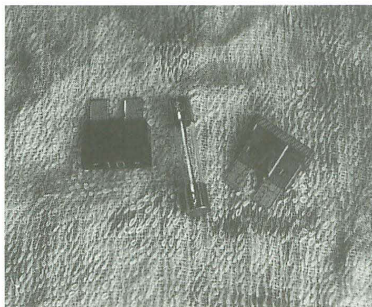
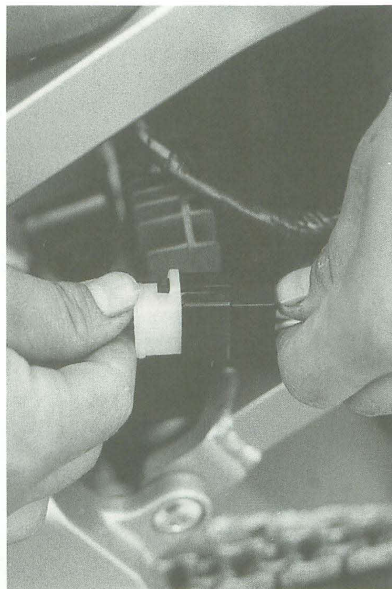
バッテリーを新品と交換する際は、必ず型式番号をメモして同じ型式のものを購入すること。型式が違えばケースに収まらないこともあるのだ

充電の際はバッテリーに表記された注意事項にも目を通そう。ＭＦバッテリーは従来用の充電器では充電できないので要注意

バッテリーの蓄電量はこの比重計でチェックすることができる。常温(液温20度)で比重1.25以上あれば良好。1.22〜1.25未満なら充電不足だ。充電しても1.25以上にならなければそのバッテリーは交換したほうがいいだろう

比重値は外気温によって異なってくる。グラフは液温20度の時の比重と充電率の関係を表したもの。たとえば液温が1度上下するごとに容量は1%づつ減るので、同じバッテリーでも0度の外気中では容量が20%低下する

充電の際は風通しのいい場所で、できるだけ周囲にものを近づけないこと。可変式充電器の場合は電流値をバッテリー容量の10%程度の値にセットする。過充電にも要注意だ

メンテナンス③

電装系の不良はまずヒューズを疑え

バイクの電装系には、必ずヒューズが設置されている。ヒューズは配線がショートしたときなど、配線に異常な電流が流れると切れて、火災などの致命的なトラブルを防いでくれる。ところが、切れやすく作っているせいか、電装系にはまったく問題がないのに突然切れてしまうことがある。ヒューズを交換してやれば直るのだが、中には本当にどこかがショートしている場合もあるので、電装系のチェックは必ずしなければならない。

まず、バイクに鼻を近づけて、コードの皮膜やプラスチックが焦げていないか確かめる。原始的な方法だが、ショートしたときには何かが焦げるにおいがするものなのだ。問題がなければ、電装系のコードをたどって、どこかが折れ曲がったり、絶縁皮膜が破れたりしていないかチェックする。異常がなければまず安心だが、念のため、新しいヒューズを入れたらエンジンをかけて、灯火類を点灯させたまま1～2分様子を見てみよう。再びヒューズが切れたら間違いなくどこかがショートしているし、問題がなければ注意しながら走りだしてもかまわない。

もしもの場合に備えて愛車のヒューズボックスの場所を確認しておこう。中古車の場合はスペアヒューズを使用されている場合もあるので必ず確認すること

バイクに使用されているヒューズはこの２タイプのうちのいずれかだ

電装系のトラブルでヒューズが切れていないにもかかわらず具合いが悪い場合は、各種コネクターの接触不良も考えられるので点検しよう

ヒューズ自体の腐食で接触不良を起こすこともあるので、ソケットとの接合部も要チェック。汚れや腐食はきれいに落とすのが常識だ

マメ知識その⑰

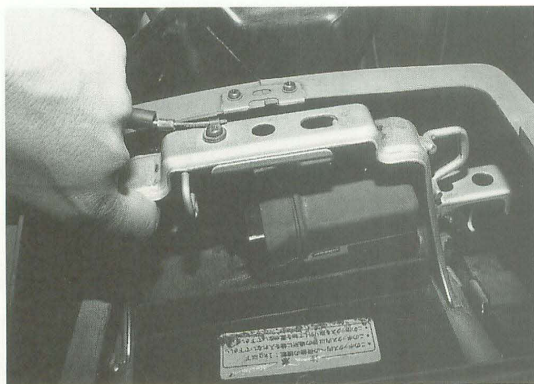
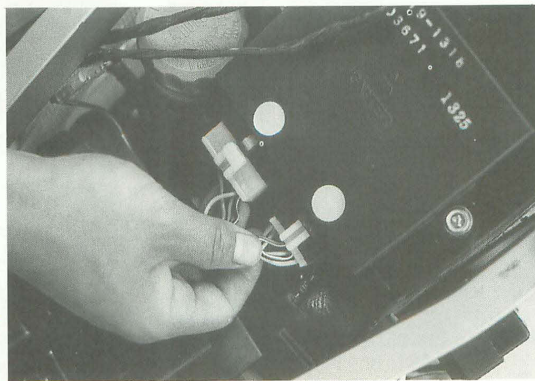
●ヒューズ切れはチェックが重要

ヒューズが切れて、スペアもなかったら、タバコのパッケージの中の銀紙を巻いて電気を通す、というのは昔からいい伝えられた応急処置だ。しかし、どこかがショートしたのが原因でヒューズが切れた場合にこんなことをすると、配線が火を吹くことがあるから、チェックは念入りに。この方法は、あくまでも最後の手段で知ったかぶりでやるのは危険だ。

ACT2 バッテリー他

メンテナンス④

ブラックボックス不良はいじらないでショップへ

最近のバイクはあらゆる部分が電気でコントロールされている。バイクの信頼性に大きく貢献しているのは間違いない事実なのだが、進化するにしたがって、素人には手がつけられない部分、いわゆるブラックボックスも増えてきた。たとえば、バッテリーは新しいはずなのに、すぐに電気が弱くなってしまったり、バッテリーがボコボコと沸騰して、鼻をつくにおいが漂ってきたりしたときには、ジェネレーター、あるいはレギュレーター（整流器）が壊れているのだ。そして、この部分が壊れてしまうと、パーツをそっくり新品に換えてしまわない限り修理は不可能。応急修理はするだけ無駄、ということになる。やけにエンジンの調子が悪いなあと思っていたら、キャブレターをコントロールしているコンピュータが壊れていた、なんていうこともあるので、原因がわからないトラブルが発生したら、自分勝手にいじり回さず、すぐにバイクショップに相談するのが賢明な方法だ。

レギュレーターや点火ユニットはバッテリー付近に装着されている場合がほとんど。コネクターが外れていたり、コードが断線しているなど、原因が明らかなとき以外は自分勝手にいじり回さずにバイクショップに相談、もしくは点検してもらうのが賢明だ

排気バルブやキャブレターをコンピュータ制御するユニットも、完全にブラックボックス化されているため、作動性のチェックを自分でやるのは大変だ。上記の点火ユニットと同様、原因がわからない場合はバイクショップに頼もう

契約

必要経費・書類・支払い方法

ACT 1 契約時ワンポイントアドバイス

購入決定後もマシンチェックは必要だ

ほしいバイクの購入も決まって、あとは契約を交わせばバイクが自分のモノになる。いちばん落ち着かない時ではあるけれど、もう一度購入に関して間違いがなかったかチェックするのが賢いバイク購入術だ。

中古車の場合、エンジンの調子が悪いとか、バッテリーがあがりかかっているといったようなマイナーなトラブルがよくある。

買い手が、納得して購入するのならばいいのだが、往々にしてトラブルは購入後に気づく事が多い。そして購入後のクレームとなると、よほどのことでないと無料保証はしてくれないのが現状なのだ。

だから契約の際に、もう一度細かいチェックを入れ、トラブルの元はできる限り解消しておきたい。購入が決まってのチェックなのだから、買い手側としても、ある程度は強気の要求ができるのだ。トラブル以外にも「カウルの傷を修理してもらえないか」とか、「エンジンをオーバーホールしてほしい」といった交渉もしやすい。たとえ実費修理になるにしても、交渉しやすいというメリットもある。

バイクに関して納得がいくまで確認できたら次は支払いに関するチェックだ。

よくあるのが支払い総額の思い違いによるトラブルで、車両価格に加算される諸経費の計算を甘くみて、トータル金額が予算オーバーしてしまったなんていう笑えない話がある。必ず最終必要金額は契約前に確認すること。また契約書類は、ショップでいわれるままに記入するのではなく、隅々まで必ず読んで、分からない点や不明瞭な金額が記載されていたら、納得のいくまで説明してもらうことだ。

ACT2 契約時必要書類

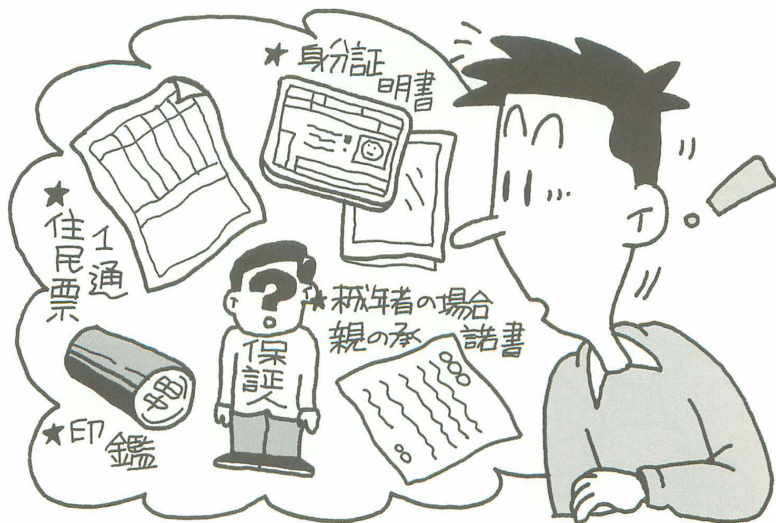
契約に必要な書類は事前に用意する

オートバイの契約、購入に際して必要な書類に関して説明しよう。

用意しなくてはいけない書類は基本的に新車も中古車もほとんど同じである。まず住民票1通、これは自分の住んでいる市区町村の役所（役場）などの窓口で発行してくれる。（ただし自分自身で申請、申し込みをしなくてはいけない。他人に頼む場合は本人の委任状が必要になる）手数料は1通につき150円前後。この住民票はバイク購入者の証明になり、登録及びナンバーの取得申請に使用される。

契約者が未成年の場合、身分証明書（これは免許証でOKだ）が必要になる。同じく未成年者の場合、親の承諾書（自分の子供がバイクを購入するのを許可しますという証明）を請求される場合もある。どちらも購入者（契約者）の身分証明となるものだ。

またローン（分割払い）を利用して購入する場合は、成人、未成年を問わず保証人が必要になる。この保証人は、購入者が何らかの事情で支払いができなくなった際、代わりに支払いの責務を代行する義務が生じるので、一般的に家族、もしくは親族などに頼むのが望ましいだろう。

またこれは書類ではないが、自分の名前の印鑑が必要だ。これは文房具店などで売っている三文判でOK。この印鑑は、購入に必要な書類に「承認しました」という証明として使用するワケだ。もちろん書類をよく読んで確認、納得の上捺印すること。ただいわれるままに書類にめくら判を押すのは、あとあとトラブルの元になるのでくれぐれも御用心。

ACT3 契約時費用

できる手続きを自分でやれば安くなる

通常、バイクを購入する場合、車両価格に自賠責保険や税金、登録や納車整備費用といった諸費用を加えたものが購入必要金額となる。この諸費用に関して説明しよう。まず自賠責保険、これは別に解説をしているので詳しい説明は避けるが、別名強制保険とも言われるように加入が義務づけられている。

購入する中古車が廃車されておらず、自賠責保険が残っているのであれば、名義が変更できるので、新たに加入する必要はない。

次は税金、こちらも別に解説しているが、とりあえず重量税と軽自動車税の2種類があることを覚えておこう。

以上の強制保険、税金といったものは金額が決まっており、どこのショップでバイクを購入しようと変わることはない。それから消費税。自賠責保険と税金を除いた金額の合計金額の3％が加算されるので注意しよう。

次が登録手数料。これは購入しようとするバイクの登録、ナンバーの申請をショップに代行してもらうために払わなくてはいけない費用で、排気量にもよるが5,000円から15,000円かかる。新車の場合自分で登録手続きを行なうことはできないが、中古の場合この登録は自分で行なうことができる。残る納車整備手数料だが、中古車の場合、オイル交換、グリスアップ、バッテリーへの充電といった基本整備をショップが行なって販売している。それに対する請求という訳だ。金額はやはり排気量によって異なるが、原付で5,000円前後、中型～大型バイクで10,000円から15,000円といったところだ。外車などで30,000円などというのもあるがこれは例外的。

ACT4 支払い方法：キャシュorローン

キャッシュとローンどちらが得か

バイクの購入に際して、現金一括払いとローンによる分割払いのどちらを選ぶか、これはなかなか難しい問題ではある。実際ショップに聞いてみると、キャッシュ派4、ローン利用が6といったところらしい。

キャッシュでバイクを購入する人のほとんどは「毎月支払いをするのはめんどう」とか、「バイクが自分のものにならないみたいで嫌だ」といった理由が多く、現金購入のメリットを一言でいってしまえば「あと腐れがない」といったところだろう。また現金で購入すると、その分割り引きしてもらえるという話をよく聞くが、最近はローンで購入しても現金で購入しても、あまりかわりはないようだ。

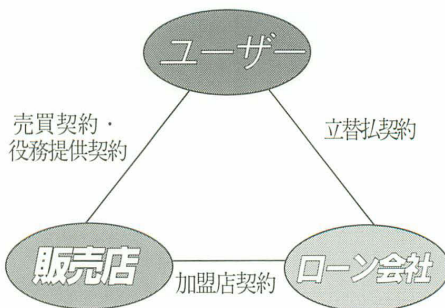
ローンは、自分の経済状態に合わせて分割回数を決めることができるメリットがある。バイクの価格が高騰した最近では利用者も非常に増えてきており、バイクの場合12回から48回による支払いが一番利用されているようだ。しかしローンを利用した場合、基本的に支払いが全て終了するまで、その所有権はローン会社に帰属する（早い話、支払いが終わるまで自分のものにならない）といったデメリットがある。

ところで、このローンはバイクショップが直接行なっているのではない。ショップと契約している信販会社が、買い手の代わりに一括してバイクの代金をショップに払い、買い手は信販会社に代金を返済していくわけだ。その際支払い金額に加算される金利が信販会社の儲けになるのである。

そこでこの金利だが、信販会社と契約した金額（バイクの代金）に加算される利子とで

もいったらいいだろうか、バイク業界の場合四輪に比べ実益が少ないこともあり、金利はやや高く、平均11～15％といったところだ。つまり単純に計算して、たとえば80万円の買い物をしてローンを利用し、15％の金利がついたとすると支払い額は92万円となる。この12万円が信販会社の儲けになるのだ。

この金利が統一されていないのは、信販会社の力関係によるところが大きい。だから同じバイクを購入するにしてもショップの扱っている信販会社によって金利がかわってくる訳だ。もしローンを利用する場合、2～3のショップに金利が何パーセントか聞いて、安いところを利用するのが良いだろう。聞くところでは、最近は頭金なしの24～36回払いのローン利用が多いらしい。しかしこれは、あまり賢い利用方法ではない（まぁオカネがないからという人はしょうがないが）。ローンはその支払い方法に、トータル金額で金利を計算するアドオン払いをはじめ、いろいろあるのだが、頭金を用意しないのは支払い上不利なのだ。

ある程度頭金を用意して支払い期間を短縮した方が良い。年間の金利は変わらないが、トータルで利子が少なくなるのだから利用しない手はない。またボーナス期などを利用して、ある程度まとまった返済をするのも手だ。なんにしても長期的な返済になる場合は、無理のない支払い計画を立てるのが大前提だ。毎月支払いに追われるようでは、せっかく手に入れたバイクライフも楽しくなくなってしまう。

クレジット契約のシステム

ユーザー
売買契約・役務提供契約
立替払契約
販売店
加盟店契約
ローン会社

●クレジット契約は、三者間の契約。

クレジットはユーザーとショップとローン会社の三者間の契約で成り立っている。契約の際には必ず契約条項をよく読むこと

失敗談に学ぶUSED BIKE購入術

名義の確認は要注意

個人売買でバイクを譲ってもらったのですが、そのバイクのオーナーがローンを利用して購入、まだその支払いが終わっておらず、そのためバイクの所有権（支払いが終わるまでは所有権はローン会社が持つ。支払いが完了するまでは持ち主はそのバイクの使用者ということになる）がローン会社にあるため、名義変更ができないということが分かったんです。幸いローンの支払いがあと2回だったので、支払いが完了したあと名義変更できました。

正しい対処法

ローンを利用してバイクを購入した場合支払いが終了するまではそのバイクの所有権はローン会社に帰属するのである。だから原則として支払い途中での名義の変更はできない（ただし、ローン会社との合意のもとであれば可能で、買い替えもOK）。あとローン終了後も名義がローン会社のままになっている場合も時々あるので、購入に際しては必ず車検証などの所有者と使用者の欄を確認しよう。

── 税金＆保険システム ──

自賠責・任意・車両

ACT 1 税金

バイクに欠かせない3種類の税金

バイクを購入する際、諸経費の中に含まれてくる税金だが、新車、中古車にかかわらずバイクを購入した、つまり登録されている所有者に課されるものだ。この税金にはいくつかの種類があるので、それぞれについて説明していこう。

●重量税

重量税は新車、中古車に関係なく課される税金で、125ccをこえるオートバイが、その対象となる。ちなみに125ccまでのバイクは重量税の対象外となる。そして125ccをこえ250ccまでのバイクの場合は、新車購入時にのみ6,300円を払えばよく、その後は必要ない。つまり125ccをこえる250ccまでの中古車の場合も重量税は免除になる訳だ。

250ccをこえるバイクは、やはり新車登録時に6,300円、やはり中古車の場合はこの6,300円は支払う必要はない。ただし250ccをこえるバイクは、2年に1度ある車検時に、重量税も更新されるので、5,000円を支払わなくてはいけないので頭に入れておこう。車検が切れた中古の場合でも、車検を取得すれば5,000円支払わなくてはいけないわけだ。

それから注意しなくてはいけないのが、車歴10年（新規登録から10年）以上たったオートバイは1年車検になる。同じく重量税もまた1年ごとになり、毎年5,000円を支払わなくてはいけない。

●軽自動車税

この軽自動車税もまた新車、中古車の区別なく課されるもので、重量税と同じく、排気量ごとに金額が区分されている。ただしこちらには排気量による免除はない。

区分は、50cc以下、50ccをこえ90cc以下、90ccをこえ125cc以下、125ccをこえ250cc以下、250ccをこえる、の5つに分類され、金額は順に1,000円、1,200円、1,600円、2,400円、4,000円となっている。軽自動車税は、毎年4月1日に自分の住んでいる（購入したバイクが登録してある）区、市町村の役所に納めなくてはいけない。ところでこの軽自動車税の支払いをうっかり忘れていると、督促状が来るので注意しよう。

また支払いを証明する領収書は必ず保管しておこう。車検、名義変更の際に必要になるからだ。万が一紛失した場合、再発行は可能だが、手続きがやっかいなので紛失しないように要注意だ。

ところで前記したように軽自動車税はバイクを購入した日付に関係なく、毎年4月1日ごとの更新になる。たとえばバイクを購入す

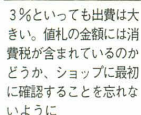
■税金一覧表

（平成3年7月現在）

	総排気量(cc)	自動車税	重量税
原付自転車	～50	1,000円	
	51～90	1,200円	
	91～125	1,600円	
軽二輪	126～250	2,400円	6,300円
小型二輪	251～	4,000円	5,000円

※重量税は、小型二輪は車検ごとに支払う。軽二輪は新車登録時のみ支払う。

3％といっても出費は大きい。値札の金額には消費税が含まれているのかどうか、ショップに最初に確認することを忘れないように

るのが3月20日だったとしよう。そうすると購入時に当然軽自動車税が課せられる、そしてなんと、たった10日後の4月1日には、翌年分が課せられてしまうのである。なんとも理不尽な話ではあるが、法律で義務づけられている以上支払わなくてはならない。

春先にバイクを購入しようと考えている人は、軽自動車税の切り替えを計算にいれて、損をしないような購入プランをたてるようにしたい。

●消費税

平成1年から新たに導入された悪名高き税法である。とはいうものの、車、バイクの場合、消費税の導入により、購入金額の6％を税として課していた物品税が廃止され、値下がりしている（消費税は3％）ので、一概には悪い税法とはいいにくいところがある。

前述したように、この消費税は、すべての商品の価格の3％を税金として納めなくてはいけないというもので、たとえば50万円のバイクを購入すると15,000円が消費税として購入金額に加算されるのである。

消費税はバイク購入の場合でいえば、自賠責保険と軽自動車税、重量税を除いた、すべてのもの、つまり車両価格、納車整備費用、登録手数料などにも課せられるのである。

ほとんどのショップではバイク購入の必要金額のトータル（自賠責、税金は除く）に3％の消費税を加算しているようだ。また、ショップによっては消費税をサービスしているところもある。今や400ccクラスのバイクでも、トータルで100万円近い金額になるのだから、3％といってもバカにできない。

ショップに聞いたところ、この消費税は意外と忘れる場合が多いようで、契約時に加算された金額を請求されて、お金が足りなくなりあわてる人が時々いるそうだ。購入計画には、この消費税を絶対にお忘れなく。

また税金で注意しなくてはいけないのが、バイクが登録されている限り、たとえ事故などで走行不能であっても税金の請求が来るのである。つまり廃車手続きをしない限り、税金は払わなくてはいけないのだ。また万が一盗難にあった場合でも、届け出をしておかないと、いつまでも元のオーナーに請求が来るので確実に廃車手続きを行なうようにしよう。

軽自動車税申告書(控)
車両番号 (旧) (新)
平成　年　月　日
東京都　区市町村長殿
下記のとおり申告します。
申告理由（該当理由を○で囲んでください）
廃車　譲渡　定置場変更　所有権の留保 所有権留保 解除　その他の変更
申告理由発生年月日
平成　年　月　日
区分　新　旧
主たる定置場
納税義務者　住所（所在地）（〒　）　方
フリガナ
氏名（名称）　印
電話（　）　世帯主氏名（　）
所有権留保付売買における売主　住所（所在地）氏名（名称）　印　電話（　）
車名及び型式
車台番号
総排気量 定格出力　ℓ　kw
種別・用途　□軽自動車　□二輪　□三輪　□四輪乗用　□四輪貨物　□営業用　□二輪の小型自動車
受付印
住所確認印
摘要

250ccをこえる自動二輪の場合、廃車手続きの際の最後に、この「軽自動車税申告書」を提出しないと、いつまでも税金の請求がくるので要注意

ACT2 保険システム

保険の意義と有効性を考えてほしい

車やバイクが普及し、まさに車社会と呼ばれる現在になってもなお、四輪に比べると、依然二輪のユーザーは保険に対する認識が低いのが現状のようである。加入が義務づけられている自賠責保険は別にして、任意保険となるとバイク人口全体の30%程度の加入率でしかない。この背景には、保険料の高騰やバイク自体の価格の上昇といった要因もあるが、やはりバイクに乗るライダー自身の事故に対する認識不足があげられるだろう。

さらにライダーの多く、特に10代のライダーは自分は事故とは無関係、「自分は事故を起こさない」というウヌボレ屋が多いのである。そして自賠責保険があれば十分と考えているライダーが多いようだ。ところがライダーに自賠責保険のことを尋ねて見ると、補償内容を詳しく答えられるのは10人中ひとりかふたりといったお粗末さである。自賠責保険は事故による被害者を救済する目的で加入が義務づけられたもの。万が一事故を起こした場合、被害者への補償金はでる。しかし必ずしもそれだけでは十分とはいえない。もし死亡事故を起こしてしまったとしよう。死亡時の自賠責保険の限度額は3,000万円。交通事故における裁判の過去の判決で下された認定総損害額は最高で3億8,719万円（S51年9月13日・57歳・男・画家）である。3,000万円がいかに頼りないかわかるだろう。脅かす訳ではないが、ライダーももっと保険の重要性を認識して、より補償力のある任意保険へ加入してほしい。

■二輪車自賠責保険料 (平成3年7月現在)

	排気量(cc)	保険料 12ヶ月	24ヶ月	25ヶ月	36ヶ月
原付自転車	～50	7,850円	10,150円	——	12,300円
	51～90				
	91～125				
軽二輪	126～250	15,400円	24,800円	——	33,750円
小型二輪	251～	21,350円	36,500円	37,650円	——

■自賠責保険支払限度額（被害者１名あたり） (平成3年7月現在)

死亡	3,000万円
後遺傷害	3,000万円
傷害	120万円

自賠責保険の有効性とその限界

バイクを買う以上、自賠責保険は必ず加入しなければいけない。それほど大切なことだけに、加入の際には保険料だけでなく、その内容をよく把握することが重要だ

自賠責保険といえば91年４月に、大幅な値下げになったことが記憶に新しいが、正式には自動車損害賠償責任保険と記するのが正しい。この自賠責保険は、別名強制保険とも言うようにバイクを購入、登録する際に加入が義務づけられている保険で、原付からリッターバイクまで、すべて加入しないと登録ができないシステムになっている（公道を走行できないバイクは除外）。

自賠責保険は、先にも述べたように補償能力のないドライバーやライダーの事故による被害者救済を目的としたもので、加入が義務づけられている。そのため万が一事故を起こした際に任意保険に加入していなくても最低限の補償は得ることができる。ちなみに自賠責保険の期限が切れたバイクに乗っていると、無保険走行で６点減点とかなり重い処分の対象となる。

しかし、その補償能力は高いとはいいがたく、補償の範囲が対人賠償事故に限られているのも辛いところだ。

ライダーとして必ず覚えていてほしいのは自賠責保険は対人賠償事故にのみ、その効力があるのであり、対物や自損事故、さらには搭乗者傷害に対しては、なんら補償もしてくれないということである。

自賠責保険の補償に関してだが、死亡事故で最高3,000万円、傷害に対しては120万円、後遺症障害に対しては75万円から最高3,000万円となっている（被害者１名あたり）。数千万円～億単位の賠償が当たり前になりつつある対人事故には、あまりにも心細い補償というのが分かるだろう。

さて、その加入方法だが、バイクを購入する際、契約時にショップに保険料を支払い、自賠責保険証明書を発行してもらうだけ。手続きなどはす

■自動車総合保険（ＰＡＰ）初めて加入する場合、(　)内は月払 (単位・円)　(平成3年7月現在)

保険金額（対物賠償免責金額なし）		二輪自動車(125ccをこえる)			原動機付自転車(125cc以下)	
		全年齢担保	21歳以上担保	26歳以上担保	全年齢担保	21歳以上担保
対人賠償 対物賠償 搭乗者傷害	無制限 500万円 200万円	125,220 (11,480)	75,350 (6,910)	54,440 (4,990)	27,580 (2,530)	19,000 (1,740)
対人賠償 対物賠償 搭乗者傷害	無制限 300万円 200万円	123,350 (11,310)	74,170 (6,800)	53,550 (4,910)	27,060 (2,480)	18,670 (1、710)
対人賠償 対物賠償 搭乗者傷害	1億円 200万円 200万円	110,950 (10,170)	66,830 (6,130)	48,480 (4,440)	24,700 (2,260)	17,160 (1、570)

それぞれの組み合わせは例

■一般自動車保険（ＢＡＰ）　(平成3年7月現在)

	保険金額	二輪自動車(125ccをこえる) 全年齢担保	21歳以上担保	26歳以上担保	原動機付自転車(125cc以下) 全年齢担保	21歳以上担保
対人	8,000万円	52,930円	33,870円	25,410円	9,370円	6,370円
対人	1億円	54,450円	34,850円	26,140円	9,640円	6,550円
対人	無制限	63,210円	40,450円	30,340円	11,190円	7,600円
対物（免責3万円）	200万円	16,280円	11,240円	9,270円	3,750円	2,580円
対物（免責3万円）	300万円	17,600円	12,150円	10,030円	4,050円	2,790円
対物（免責3万円）	500万円	19,050円	13,150円	10,850円	4,380円	3,020円
搭傷	200万円	16,800円	11,260円	10,240円	4,920円	4,920円
搭傷	300万円	25,200円	16,890円	15,360円	7,380円	7,380円
搭傷	500万円	42,000円	28,150円	25,600円	12,300円	12,300円

それぞれの保険金額は例

べてショップがやってくれる。

また自賠責保険の証明書は必ずバイクに積んでおくこと。いざという時に「ない」では済まされないのだ。さて一番気になる費用だが、自賠責保険は、税金と同じように排気量によってそれぞれクラス分け（原付＝125cc以下、軽二輪＝125ccをこえ250cc以下、小型二輪＝250ccをこえる）されており、それぞれのクラスと加入期間（1年、2年、3年から、任意に選ぶことができる）を選ぶようになっている。原付の12ヵ月加入の7,850円から、小型二輪で25ヵ月加入の37,650円まで、詳しくは別表のとおりだ。

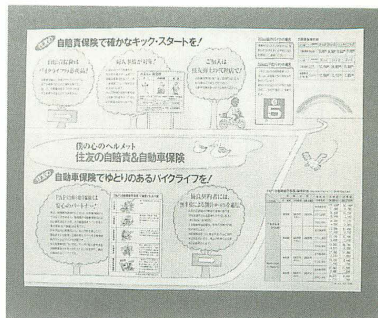
繰り返すようだが、自賠責保険は、その担保範囲が限られ、事故への適応能力も高くない。担保範囲の広い任意保険とペアになって、やっとその有効性が発揮されるといっていいだろう。だから決して「自賠責保険があるのだから大丈夫」などと思わないでほしい。保険会社のCMではないが重大な事故を起こしてから後悔しても遅いのである。そのことをしっかりと頭に叩き込んでおいてもらいたい。

任意保険はライダーの盾と考えるべし

任意保険に入る気のないライダーはバイクに乗る資格はない。

過激かもしれないが、事故を起こして、補償もできない人間は社会人として失格だということだ。しかし任意保険への加入は、その有効性にもかかわらず加入率が低い。

この任意保険と自賠責保険の違いは自賠責保険が対人賠償事故への対応しかなく、また最高でも3,000万円しか支払われないのに対して、任意保険は対人、対物、自損、搭乗者傷害とほとんどすべての事故をカバー、補償金額も大きい。さらにＰＡＰでは保険会社が対人事故の被害者との示談交渉にもあたってくれるので心強い限りだ。

自賠責保険が１～３年の長期加入できるのに対して任意保険は通常１年毎の掛け捨てで、毎年契約を更新しなくてはいけない。ただし１年間無事故で契約を更新すると掛金が割引きになり、その後も無事故を続ければ、最高60％まで割安になるという特典がある。

任意保険もライダーにとっては義務といえるだろう。最近では、バイクに適用する保険内容を分かりやすく解説した、ライダーのための保険パンフレットも登場。誰だって事故のことなど考えたくはないが、何かあってから考えては手遅れなのだ

いくつかある任意保険の組み合わせの中で、ライダーの加入率が高いのがＰＡＰ（自動車総合保険）と呼ばれるもので、車両保険を除いた対人、対物、自損、搭乗者傷害、無保険車傷害に対する補償にセットで加入できる保険だ。この他にはＢＡＰ（一般自動車保険＝対人、対物、車両、搭乗者傷害がオプション）がある。

気になる保険料だが、保険の種類、組み合わせ、補償金額、また加入者の年齢によってかなり幅があるので別表を参考にしてほしい。

年齢による料金差というのは加入者の年齢で保険料が変わるというもので、年齢条件なし、21歳以上担保、26歳以上担保があり年齢条件が高くなるほど保険料は割安となる。

任意保険への加入は、ほとんどのバイクショップが代理店を兼ねているので、そこで申し込めばよい。

■二輪車車両保険基本料金（例）

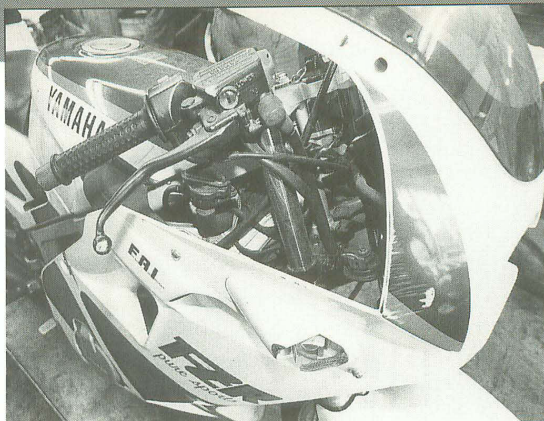
車　種	125ccをこえる(自動二輪)			125cc以下(原付)	
免責金額	5　万　円			1　万　円	
ノンフリート契約者料金	全年齢	21歳以上	26歳以上	全年齢	21歳以上
10万円	50,000円	50,000円	42,430円	16,660円	13,150円
20万円	100,000円	100,000円	82,950円	23,960円	18,850円
30万円	150,000円	121,030円	99,590円	26,260円	20,650円
40万円	178,780円	141,250円	116,230円	28,560円	22,450円
55万円	205,820円	162,630円	133,820円	32,010円	25,150円
70万円	210,200円	166,110円	136,670円	35,460円	27,850円
85万円	214,580円	169,590円	139,520円	38,910円	30,550円
100万円	218,960円	173,070円	142,370円	42,360円	33,250円
以上5万円増すごと加算料	1,460円	1,160円	950円	230円	180円

（平成3年7月現在）

自分のバイクを守る車両保険

車両保険は、バイクと車の接触事故、あて逃げ、自損（走行中の転倒やガードレールや電柱などとの接触によるバイクの破損）、さらに火災、洪水などの天災からバイクが何らかの損害を受けた場合に効力を発揮する保険である。前述のように自賠責保険には車両に対する補償はない。だから万が一転倒、バイクが破損しても自腹で修理するしかないのである。それに対して車両保険はたとえ、立ちゴケで傷が付いても、修理代を出してもらうことができるのである。

現実には保険ではもてない免責金額（自己負担額）があるので、ある程度の修理費がかかった場合からとなるが、心強い味方であることに間違いはない。特にカウルを装着したレプリカモデルなどは、一転び10万円なんていう修理費用が当たり前となっているからだ。

100万円をモデルケースとして見た場合に、21歳以上の年齢担保（別表参照）として年間保険料が17万3,070円、これを月割りすると1万5,850円となる。免責金額は５万円。破損確率の大きいバイクの場合利用度は高い。愛車がかわいいと思うなら、先にも述べた任意保険の中で、対人・対物・搭傷とセットでの加入がオススメといえるだろう。

レーサーレプリカなどは、コケた場合必ずといっていいくらいカウルはやられてしまう。値がはるパーツだけに車両保険は心強い味方だ

●データ協力・住友海上火災保険株式会社

詳しい保険内容、または加入手続きに関する問い合わせは下記まで。

住友海上火災保険株式会社
新宿直営センター
TEL03-3347-2986
「USED BIKE チェック&メンテナンス」係

失敗談に学ぶUSED BIKE購入術

保険の異動を忘れずに

中古車を購入、新しいバイクに乗り換えたんです。以前乗っていたバイクには自賠責保険と任意保険にも加入して万が一に備えていたんです。で、新しく買ったバイクにもその任意保険がそのまま使えると思っていたんです。だから保険会社にも連絡せずにいたんですが、その新しいバイクで事故を起こしてしまって保険会社に連絡したら「バイクが変わっているので保険が適用できない」といわれてしまい、結局すべて自腹になってしまいました。

正しい対処法

バイクを買い替えた場合、自賠責保険も任意保険も、ナンバープレートや車体番号の変更手続きを行なえば（バイクショップでやってくれる）ひき続き保険は有効だ。（これを車両入れ替え手続きという）ただし、保険料の区分が異なるバイクに買い替えた場合は、この車両入れ替え手続きができないため、あらためて契約しなおす必要がある。買い替えた時は必ず保険証を確認するようにしよう。

―― 個人売買手続き ――

廃車・登録・名義変更

ACT 1 廃車

書類を紛失しても廃車はできる

さて廃車の手続きだが排気量によって（50〜125cc／原付）（126〜250cc／軽二輪）（251cc〜／自動二輪）の3つに区分されており、それぞれ届け出先と手続きが違う。

原付の場合は印鑑、ナンバープレート、そして標識交付書納付証明書（一般的な書類のことだ、自賠責保険証といっしょにバイクに積んである）が必要になる。以上の書類をナンバーを発行してもらった区、市町村の役所へ行き、窓口で「廃車申告書」をもらい必要事項を記入の上、用意した書類とナンバープレートと一緒に窓口に提出する。

そうすると廃車申告書に受理印を押してくれる。この廃車申告書はのちのち必要になる場合があるので、大切に保管しておくこと。軽二輪は原付と同様の書類とナンバープレートを持って地元の陸運支局へ届け出を出さなくてはならない。

陸運支局の窓口で、軽二輪の廃車に使う申請書類「軽自動車届出済証返納通知書、軽自動車届出済証返納証明書、交付請求書、軽自動車税申告書」を購入、ちなみに値段は全部で50円。必要事項を記入する。

陸運支局内にある「ナンバー交付書（場所によっては賛助会窓口）でナンバープレートを返却し、自動車整備振興会に、記入した書類と持参した書類を提出する。そうすると、ここで「軽自動車届出済証返納済確認書」を発行してくれる。

125ccまでは区、市町村の役所で廃車手続きを済ませられるが、125ccをこえる場合は管轄の陸運事務所へいかなければならない

このあと陸運支局事務受付に発行してもらった書類を提出すると「軽自動車届出済証返納証明書」を発行してくれて無事終了。この返納証明書は大事に保管しておくこと。

自動二輪は軽二輪同様、陸運支局事務局へいって申請書類「軽自動車税申告書、手数料納付書、マークシート3号様式」を購入、値段は全部で50円。必要事項を記入、ナンバープレートをナンバー交付所に返却、記入した書類を事務局受付に提出、自動車検査証返納証明書を発行してもらいナンバー交付所に

■廃車のための必要書類

原付（〜125cc）	軽二輪（126〜250cc）	自動二輪（251cc〜）
・本人の印鑑(認印) ・標識交付書納付証明書 ・ナンバープレート	・本人の印鑑(認印) ・軽自動車届出済証 ・ナンバープレート	・本人の印鑑(認印) ・自動車検査証(車検証) ・ナンバープレート

廃車・登録・名義変更

提出する。提出しないと税金の請求がきてしまう。書類を紛失した場合の廃車だが、原付は身分証明と印鑑を持って区、市町村の窓口に出向き、書類をなくしたことを申請すれば再発行してくれるのでそれを使う。軽二輪と自動二輪はナンバープレートをもって陸運事務局に出向き、窓口で書類紛失理由書をもらい紛失理由を記入して提出、自動二輪はさらにフレームナンバーの石刷り（フレーム打刻に紙をあててうえから鉛筆で擦りナンバーを写し取ったもの）が必要になる。以上を窓口提出すれば廃車手続きを取ることが可能だ。

■廃車手続き

原付（～125cc）	軽二輪（126～250cc）	自動二輪（251cc～）
①必要書類一式をそろえナンバーを発行した区・市役所(町・村役場)へ行く ②受付で廃車申告書をもらい必要事項を記入する ③ナンバープレートと標識交付書納付証明書を提出し、廃車申告書に受理印をもらう ④廃車申告書を受け取りなくさないように大切に保管する	①必要書類一式をそろえナンバーを交付した陸運支局事務所へ行く ②受付で軽二輪廃車用の申請書類一式 ・軽自動車届出済証返納通知書 ・軽自動車届出済証返納証明書 ・交付請求書 ・軽自動車税申告書 を購入し必要事項を記入する ③ナンバー交付所でナンバープレートを返却し自動車整備振興会に書類一式を提出する ④軽自動車届出済証返納済確認書を受け取る ⑤この時点で手元にある書類一式を再び陸運支局事務所受付に提出する ⑥軽自動車届出済証返納証明書を受け取り大切に保管する	①必要書類一式をそろえナンバーを発行した陸運支局事務所へ行く ②受付で自動二輪廃車用の申請書類一式 ・軽自動車税申告書 ・手数料納付書 ・マークシート3号様式 を購入し必要事項を記入する ③ナンバー交付所でナンバープレートを返却する ④書類一式を再び陸運支局事務所受付に提出し、自動車検査証返納証明書を受け取り大切に保管する ⑤再びナンバー交付所に軽自動車税申告書を提出する (この申告書を提出しないといつまでも税金の請求がくる)

ACT2 登録

中古バイクの登録は決して難しくない

通常、中古車をショップで購入した場合、登録手続きはショップが代行してくれる。もちろんそれは登録手数料（5,000円～15,000円）を払ってのことである。しかしこの中古車の新規登録は難しいものではない。特に個人売買ではこの登録に関しても自分で行なうことが条件となる。

登録手続きも、廃車手続き同様、排気量で分類され、それぞれ手続き方法が異なってくる。この登録でかかせないものが、「自分の住民票及び印鑑」、そして先の「廃車申告書」（廃車証明となる）、それから前オーナーの「譲渡証明書」、さらに「自賠責保険証明書」が必要だ。またショップから購入した場合は、「販売証明書」（ショップに頼めば書いてくれる）が必要になる。また気をつけなくてはいけないのが、自賠責保険の残り期間が３ヶ月未満だと登録を受け付けてくれない場合があるので、その場合は新たに自賠責保険を更新しなくてはいけない。もちろん車検が切れているバイクの登録はできない。この場合、前オーナーに車検を新たに取ってもらうのが一番手間はかからない。このへんは、バイク購入時に先を見越して、前オーナーと交渉しておく必要がある。

さて実際の手続きだが、原付（～125cc）から話を進めよう。先程も書いたように「住民票と印鑑」、「自賠責保険証明書」、「廃車申告書」と、「譲渡証明書」もしくは「販売証明書」を用意して地元の区、市町村の役所へ行き、窓口に書類を提出する。するとその場でナンバープレートと標識交付証明書を発行してくれるのでバイクに取り付けて自賠責ステッカーを貼ればＯＫだ。標識交付証明書はバイクに積んでおくこと。

軽二輪の場合「住民票、印鑑」、「自賠責保険証明書」、そして廃車した際に発行してもらっている「軽自動車届出済証返納済確認書」と自動車重量税用の「軽自動車届出済証返納証明書」を用意しなくてはいけない。この２つが廃車証明となるのだ。

手続きは地元管轄の陸運支局へ出向き行なう。受付で新規登録用の申請書「軽自動車届

■中古新規登録のための必要書類

原付（～125cc）	軽二輪（126～250cc）	自動二輪（251cc～）
・本人の印鑑(認印)	・本人の印鑑(認印)	・本人の印鑑(認印)
・本人の住民票	・本人の住民票	・本人の住民票
・自賠責保険証明書	・自賠責保険証明書(残り保険期間3ヶ月以上)	・自賠責保険証明書(残り保険期間24ヶ月以上)
・販売証明書(ショップから購入時)	・軽自動車届出済証返納証明書(自動車重量税用)	・定期点検整備記録簿(整備手帳)
・廃車証明書(個人売買時)		・自動車検査証返納証明書
・譲渡証明書(個人売買時)	・軽自動車届出済証返納済確認書	・前所有者の印鑑

軽自動車届出済証返納証明書（自動車重量税用）

平成　年　月　日

運輸局　陸運支局長　印

返納者の氏名又は名称

住　所

車名	
車台番号	

※ この証明書がないと次回の届出の際自動車重量税が課税されますので大切に保管して下さい。

軽二輪の場合、「軽自動車届出済証返納証明書」と「軽自動車届出済証返納済確認書」が廃車証明の役割をはたす

出書」と「軽自動車税申告書」を購入、必要事項を記入して陸運支局の中にある自動車整備振興会の窓口に提出する。窓口が違う場合もあるので自分の県の陸運支局に確認すること。次に陸運支局の窓口で書類を提出し軽自動車届出済証を発行してもらう。ナンバーはこの時点で決まってしまう。

発行してもらった軽自動車届出済証をやはり陸運支局の中にある陸運賛助会（県によって違う場合もある）に提出すると新しいナンバープレートがもらえる。もちろん自賠責ステッカーを貼ること。

自動二輪になると「印鑑、住民票」、「自賠責保険証明書」は変わらないが、この他に、点検整備記録簿（車検の項を参照）」と「自動車検査証（車検証のこと）返納証明書」が必要になる。そして、当日譲渡証明書に押す前所有者の印鑑が必要となる。

また自賠責保険は有効期間の残りが24ヶ月以上残っていないと、登録を認めてくれないので注意しよう。そして一度廃車されているため、単なる登録ではなく新規車検検査を受けて車検を取らなくてはいけない。その手続きに関してはユーザー車検のコーナー（159頁～）を参照してほしい。

■中古新規登録手続き

原付（～125ｃｃ）	軽二輪（126～250ｃｃ）	自動二輪（251cc～）
①必要書類一式をそろえ居住する地域の区・市役所(町・村役場)へいく ②書類一式を受付に提出する ③ナンバープレートと標識交付書納付証明書を受け取る ※自賠責保険の名義変更車輌入れ変え、ステッカーの再交などは保険会社の営業所または代理店で行なう ※ナンバープレートには必ず自賠責のステッカーを貼らなければいけない	①必要書類一式をそろえ管轄の陸運支局事務所へ行く ②受付で軽二輪新規登録用の申請書類一式 ・軽自動車届出書 ・軽自動車税申告書 を購入し必要事項を記入する ③書類一式を提出し軽自動車届出済証を交付してもらう (この時点でナンバーが決定。受付順で、原則として希望ナンバーの申請はできない) ④軽自動車届出済証を受け取りナンバー交付所へ行き、ナンバープレートを受け取る	ユーザー車検Ｐ175参照

全国陸運事務局リスト

地方運輸局・陸運支局	所　在　地	電話番号
札幌陸運支局	北海道札幌市東区北28条東1丁目	011-731-7165
函館陸運支局	北海道函館市西桔梗町555-24	0138-49-5700
室蘭陸運支局	北海道室蘭市日の出町3-4-9	0143-44-4026
帯広陸運支局	北海道帯広市西19条北1-8-4	0155-33-3281
釧路陸運支局	北海道釧路市鳥取大通6-2-13	0154-51-2521
北見陸運支局	北海道北見市三輪23-2	0157-24-7581
旭川陸運支局	北海道旭川市春光町10-1	0166-51-5271
宮城陸運支局	宮城県仙台市扇町3-3-15	022-235-2511
福島陸運支局	福島県福島市吉倉字吉田54	0245-46-0341
いわき自動車検査登録事務所	福島県いわき市内郷綴町舟場1-135	0246-27-6151
岩手陸運支局	岩手県紫波郡矢巾町流通センター南2-8-5	0196-38-2154
青森陸運支局	青森県青森市大字浜田字豊田139-13	0177-39-1501
八戸自動車検査登録事務所	青森県八戸市大字市川町字吹上16-37	0178-20-3161
新潟陸運支局	新潟県新潟市東出来島14-26	025-285-3121
長岡自動車検査登録事務所	新潟県長岡市摂田屋町字外川2643-1	0258-22-1131
長野陸運支局	長野県長野市大字西和田428-1	0262-43-4384
松本自動車検査登録事務所	長野県松本市大字芳川平田543-3	0263-58-3180
山形陸運支局	山形県山形市大字漆山字行段1422-1	0236-86-4711
庄内自動車検査登録事務所	山形県東田川郡三川町大字押切新田字歌枕3	0235-66-4118
秋田陸運支局	秋田県秋田市泉字登木74-3	0188-63-5811
東京陸運支局	東京都品川区東大井1-12-17	03-3458-9232
足立自動車検査登録事務所	東京都足立区南花畑5-12-1	03-3884-1511
練馬自動車検査登録事務所	東京都練馬区北町2-8-6	03-3931-1178
多摩自動車検査登録事務所	東京都国立市北3-30-3	0425-23-2455
八王子自動車検査登録事務所	東京都八王子市滝山町1-270-2	0426-91-6361
神奈川陸運支局	神奈川県横浜市緑区池辺町3540	045-939-3241
川崎自動車検査登録事務所	神奈川県川崎市川崎区塩浜3-24-1	044-276-0215
相模自動車検査登録事務所	神奈川県愛甲郡愛川町大字中津字桜台7181	0462-85-0085
埼玉陸運支局	埼玉県大宮市大字中釘2154-2	048-624-1835
熊谷自動車検査登録事務所	埼玉県熊谷市御稜威ケ原字下林701-4	0485-32-8121
春日部自動車検査登録事務所	埼玉県春日部市大字増戸723-1	048-763-5511
所沢自動車検査登録事務所	埼玉県所沢市大字牛沼字下原兀688-1	0429-98-1600
群馬陸運支局	群馬県前橋市上泉町399-1	0272-61-0001
千葉陸運支局	千葉県千葉市新港198	0472-42-7336
習志野自動車検査登録事務所	千葉県船橋市習志野台8-57-1	0474-66-2415
袖ケ浦自動車検査登録事務所	千葉県君津郡袖ヶ浦町長浦拓弐号580-77	0438-63-5591
茨城陸運支局	茨城県水戸市住吉町353	0292-47-5348
土浦自動車検査登録事務所	茨城県土浦市御町2-1-3	0298-42-8111
栃木陸運支局	栃木県宇都宮市八千代1-14-8	0286-58-7011
山梨陸運支局	山梨県東八代郡石和町唐柏1000-9	0552-62-4747
愛知陸運支局	愛知県名古屋市中川区北江町1-1-2	052-351-5311
小牧自動車検査登録事務所	愛知県小牧市大字小木字郷西379-25	0568-73-4131
西三河自動車検査登録事務所	愛知県豊田市若林西町西葉山46	0565-52-2417
豊橋自動車検査事務所	愛知県豊橋市神野新田町字京の割20-3	0532-32-8821
三重陸運支局	三重県津市雲出長常町六の割1190-9	0592-34-8411

地方運輸局・陸運支局	所在地	電話番号
三重陸運支局車両課	三重県四日市市八田3-7-41	0593-64-7388
静岡陸運支局	静岡県静岡市国吉田625-3	054-261-2939
沼津自動車検査登録事務所	静岡県沼津市原字古田2480	0559-66-1130
浜松自動車検査登録事務所	静岡県浜松市流通元町11-1	053-421-5051
岐阜陸運支局	岐阜県岐阜市日置江2648-1	0582-79-3714
福井陸運支局	福井県福井市西谷1-1402	0776-34-1600
石川陸運支局	石川県金沢市入江3-153	0762-91-0531
富山陸運支局	富山県富山市新庄町馬場82	0764-23-6618
大阪陸運支局	大阪府寝屋川市高宮栄町12-1	0720-21-9176
なにわ自動車検査登録事務所	大阪府大阪市住之江区南港東3-1-14	06-612-7201
和泉自動車検査登録事務所	大阪府和泉市上代町官有地	0725-41-3930
京都陸運支局	京都府京都市伏見区竹田向代町37	075-681-1427
京都陸運支局車両第二課	京都府久世郡久御山町大字田井小字東荒見27-2	0774-44-6591
兵庫陸運支局	兵庫県神戸市東灘区魚崎浜町34-2	078-453-1106
姫路自動車検査登録事務所	兵庫県姫路市白浜町甲	0792-45-0781
奈良陸運支局	奈良県奈良市南京終町2-322-3	0742-61-7823
滋賀陸運支局	滋賀県守山市木浜町2298-5	0775-85-7251
和歌山陸運事務所	和歌山県和歌山市湊1106-4	0734-22-2138
広島陸運支局	広島県広島市西区観音新町2-7-50	082-233-9168
福山自動車検査登録事務所	広島県福山市高西町真田50-1	0849-34-1333
鳥取陸運支局	鳥取県鳥取市丸山町224	0857-22-4110
島根陸運支局	島根県松江市馬潟町字帰り木43-3	0852-37-1311
岡山陸運支局	岡山県岡山市藤原字鏡田24-1	0862-73-2111
山口陸運支局	山口県山口市室町1-8	0839-22-5334
香川陸運支局	香川県高松市鬼無町字佐藤20-1	0878-82-1355
徳島陸運支局	徳島県徳島市南矢三町2-1-58	0886-31-4881
愛媛陸運支局	愛媛県松山市森松町1070	0899-56-1561
高知陸運支局	高知県高知市大津乙1879-1	0888-66-7311
福岡陸運支局	福岡県福岡市東区千早3-10-40	092-673-1190
北九州自動車検査登録事務所	福岡県北九州市小倉南区新曽根4-1	093-473-0481
筑豊自動車検査登録事務所	福岡県嘉穂郡庄内町大字仁保23-39	0948-82-3380
久留米自動車検査登録事務所	福岡県久留米市上津町字中尾山2203-290	0942-21-9291
長崎陸運支局	長崎県長崎市中里町1368	0958-39-4747
佐世保自動車検査登録事務所	長崎県佐世保市沖新町5-5	0956-31-8048
厳原自動車検査登録事務所	長崎県下県郡厳原町大字久田645-8	09205-2-0829
大分陸運支局	大分県大分市大州浜1-1-45	0975-58-2577
佐賀陸運支局	佐賀県佐賀市若楠2-7-8	0952-30-7271
熊本陸運支局	熊本県熊本市東町4-8	096-369-3188
宮崎陸運支局	宮崎県宮崎市大字本郷北方2735-3	0985-51-3824
鹿児島陸運支局	鹿児島県鹿児島市谷山港2-4-1	0992-61-9191
大島自動車検査登録事務所	鹿児島県名瀬市長浜町16-5	0997-52-0757
沖縄陸運事務所	沖縄県浦添市港川512-4	0988-77-5140
宮古支所	沖縄県平良市字下里1037-1	09807-2-4990
八重山支所	沖縄県石垣市字登野城1395-1	09808-2-4772

ACT3 名義変更／住所変更

名義変更は素早く確実に行ないたい

個人売買でありがちなトラブルは、ほとんどこの名義変更に関わっている場合が多い。個人対個人ということもあり、どうしてもバイク自体を優先してしまい、書類上の手続きがおろそかになりがちで、トラブルが起こってから慌てるというパターンのようだ。一番多いのが税金や保険上のトラブルで、名義を変更していないから重量税や軽自動車税といった税金はすべて元のオーナーのところに請求されてしまうのである。

また万が一事故を起こした場合、自賠責保険はバイク自体が加入の対象のため、乗っている人間が違っても保険は適応できる（対人賠償事故のみ。詳しくは保険の項を参照）。

しかし事故となると警察の事情聴取で、参考人としてバイクの所有者が呼び出される場合がある。もし元のオーナーが近くに住んでいればまだましだが、遠方の人だったら、その時間と手間は大変なものになる。まして仕事をもっている人だったらその迷惑はとてつもなく多大なものとなってしまう。

以上のような事からも、バイクを譲り受けた場合は、なるべく速やかに名義を変更しなければいけない。

さてその名義変更だが、やはり排気量によって扱いが変わってくる。

まず原付の場合だが、基本的には名義変更ができない。どういうことかと言えば、一度廃車手続きをして新たに登録しなおすのである。ただし同じ管轄内（東京で言えば、同じ区内どうしの名義変更ということ）であれば名義変更ができる場合もあるので、自分の住む区、市町村の役所で確認してほしい。　名義変更には「印鑑」、「前オーナーの印鑑」、「譲渡証明書」、「標識交付書納付証明書」、「ナンバープレート」、「自賠責保険証明書」、が必要になる。申請は前オーナーが、そのバイクを登録した区、市町村の役所へ出向き、受付で「廃車申告書」、「軽自動車税廃車申告書」を購入し必要事項を記入の上、ナンバープレート、標識交付書納付証明書と一緒に提出する。この時譲渡証明書がないと手続きができない。同時に廃車申告書に捺印しても

■名義変更のための必要書類

原付(～125cc)	軽二輪(126～250cc)	自動二輪(251cc～)
・本人の印鑑(認印) ・本人の住民票 ・前所有者の印鑑 ・標識交付書納付証明書 ・ナンバープレート ・自賠責保険証明書 ・譲渡証明書	・本人の印鑑(認印) ・本人の住民票 ・前所有者の印鑑(認印) ・軽自動車届出済証 ・自賠責保険証明書 ※ナンバープレート (前登録管轄と新登録管轄が違う場合)	・本人の印鑑(認印) ・前所有者の印鑑 ・自動車検査証(車検証) ・自賠責保険証明書 ※ナンバープレート (前登録管轄と新登録管轄が違う場合)

らう。次に自分が住民票を登録している地元の役所へいき、廃車申告書と譲渡証明書、住民票、自賠責保険証を提出する。窓口で新しいナンバープレートと標識交付書納付証明書、自賠責保険証を受け取りバイクにつければOKだ。

軽二輪の場合も原付と同じく、前ナンバーと新ナンバーが同じ管轄内であれば名義変更は可能。違う場合はやはり一度廃車してから、中古新規登録を行なわなければいけない。

申請には「印鑑」、「前オーナーの印鑑」、「譲渡証明書」、「標識交付書納付証明書」、「ナンバープレート」、「自賠責保険証明書」、「軽自動車届出済証」が必要。またバイクが登録されている管轄と新たに変更する管轄が違う場合ナンバープレートが必要となる。ここでは管轄が同じ場合で話をしよう。

まずナンバープレート以外の必要書類を持って、管轄の陸運事務所へ行き、受付で「軽自動車届出済証記入申請書」と「軽自動車税申

■名義変更手続き

<table>
<tr><th>原付(～125cc)</th><th>軽二輪(126～250cc)</th><th>自動二輪(251cc～)</th></tr>
<tr><td>●基本的に原付の場合、名義変更はできず、一度廃車手続きをしてから中古新規登録を行なう。ただし同管轄内の一部の地域では可能な場合もあるので要確認</td><td>●前ナンバーと新ナンバーが同管轄の場合のみ名義変更が可能。違う管轄の場合は一度廃車手続きをしてから中古新規登録を行なう</td><td rowspan="2">①必要書類一式をそろえ管轄の陸運支局事務所へ行く
②受付で自動二輪名義変更の申請書類一式
・譲渡証明書
・手数料納付書
・軽自動車税申告書
・マークシート2号様式
・検査標章再交付申請書
(ナンバーが変わる場合にもらえる)
を購入し必要事項を記入して提出する
(ナンバーが変わる場合はナンバー交付所で前ナンバーを返却してから書類を提出する)
③新自動車検査証(車検証)を受け取り、軽自動車税申告書をナンバー交付所に提出する
(ナンバーが変わる場合はここで新ナンバーを受け取る)</td></tr>
<tr><td>①必要書類一式をそろえ前ナンバーを発行した区・市役所(町・村役場)へ行く
②受付で軽自動車税廃車申告書をもらい必要事項を記入し、前ナンバープレート、標識交付書納付証明書とともに提出する
(この際譲渡証明書を見せなければならない)
③同時に廃車申告書に受理印を押してもらい受け取る
④新ナンバーを登録する区・市役所(町・村役場)へ行き、受付に廃車証明書、譲渡証明書、住民票、自賠責保険書を提出する
⑤新ナンバープレート、標識交付書納付証明書を受け取る</td><td>＜同管轄の場合＞
①必要書類一式をそろえ管轄の陸運支局事務所へ行く
②受付で軽二輪名義変更の申請書類一式
・軽自動車届出済証記入申請書
・軽自動車税申告書
を購入し必要事項を記入して提出する
③軽自動車届出済証を書きかえてもらい、軽自動車税申告書とともにナンバー交付所に提出する

※地域によっては防犯カードが必要な場合もある</td></tr>
</table>

名義変更の際、当日受付で揃える申請書類。譲渡証明書、手数料納付書、軽自動車税申告書、マークシート2号様式。譲渡証明書に前所有者の印鑑が必要になるので忘れないように

告書」を購入する。必要事項を記入して持参した書類と一緒にそれを受付に提出すると、軽自動車届出済証の名義の欄を書き変えてくれ、また返してくれる。そしてその書き変えてもらった軽自動車届出済証と軽自動車税申告書をナンバー交付所（やはり場所によっては賛助会窓口となる）に提出すれば終わりだ。また、地域によってはこの名義変更手続きの際に、「防犯登録カード」が必要なケースもあるので、事前に問い合わせることが必要だ。

自動二輪も必要書類などは基本的に軽二輪とほとんど変わらない（軽自動車届出済証の代わりに自動車検査証が必要になる）。

それと手続きは前所有者と管轄が違う場合でも、自分の住む町の管轄の陸運支局で行なうことができる。窓口で「名義変更用の自動二輪申請書類」一式を購入し、持参した書類といっしょに提出する。管轄が同じ場合はナンバーが変わらないが、変わる場合は「検査標章再交付申請書」を受け取り、ナンバーを一度返却して新しいナンバーを発行してもらう。（別表を参照）

失敗談に学ぶUSED BIKE購入術

忘れるなかれ名義変更

個人売買を利用してバイクを買ったんです。相手に「名義変更は、必ずやってください」と念を押されたんですけど、忙しくてそのまま乗っていたんです。ところがそのバイクで事故を起こしてしまって、名義変更していないんで自賠責保険が使えなかったんです。相手の治療費などが全て自己負担になってしまいました。所有者ということでバイクを売ってくれた人まで警察に事情聴取されてしまって、さんざん嫌な思いをしました。

正しい対処法

個人売買で一番多いのが、名義変更のトラブルなんだ。名変をしなくてもバイクに乗ることはできるので、つい忘れがちになる。しかし名義変更をしないで事故を起こした場合、自賠責保険がおちないのはもちろん、元の持ち主の住所が分からなくなったりすると、車検も通すことができなくなってしまう。また最悪、盗難車の扱いを受けてしまうこともあるので確実に名義変更を行なうようにしよう。

—— ユーザー車検 ——

費用・心構え・手続き

ACT 1 車検費用と心構え

最近注目されているユーザー車検

車検制度は本来、整備不良などによるトラブルからライダーを守り、安全な運行ができるようにと義務づけられたもの。そして、いままでは多くのライダーがこの車検をショップに依頼、代行してもらっていたのである。

車検イメージとして、手続きが難しく、厳しい検査という印象が強いこともあって、個人で受ける人は少ない。ショップにしてみれば車検を代行することも大事な商売にしているのだから、そのノウハウを顧客にそうそう教えてはくれない。そしてユーザーにしてみれば、ショップに車検を依頼するしかないという思い込みが強いのである。また、「車検費用は高いもの」と思いこんでしまっている。

実際問題、ショップに車検を依頼すると消耗パーツなどの交換がなかったとしても、自賠責保険や整備手数料、代行手数料などを含めて10万円前後の金額を請求されるのである。

■ユーザー車検諸費用

自賠責保険（24ヶ月）	¥36,500-
書類（3点）	¥40-
※書類代書手数料（自分でやればかからない）	¥1,300-
印紙代（重量税）	¥5,000-
印紙代（検査登録）	¥1,200-
※軽自動車税（毎年4月払）	¥4,000-
合計（※除く） （ ）内は※含む	¥42,740- (¥48,040-)

（平成3年7月現在）

こんなことからも「400ccクラスのバイクは車検があるから、ちょっと」と敬遠していたライダーが多かったのも事実だ。

しかし、その気になれば車検費用はショップに依頼する1／3程度の費用で済ますことができるのだ。そして、みんなが想像できないくらい簡単な手続きと検査でいとも簡単に車検をパスすることができる（もちろんノーマルバイクという大前提があるが）。それがユーザー車検である。

実際ユーザー車検にかかる費用の中でもっとも負担となるのは自賠責保険の更新費用だけである。しかしこの自賠責保険も今年の4月1日に大幅な値下げがなされたので、24ヵ月で36,500円（改定前は62,450円）と安くなっている。これに重量税の印紙代5,000円が加わる。

そして申請に必要な書類（申請書、自動車検査表、自動車重量税納付書の3点）は、代書屋に依頼して書き込んでもらうと1,300円前後、しかし車検場で購入して自分で書き込めば、なんと40円で済む。そして検査登録印紙代が1,200円、これだけなのである。

つまりバイク自体に異状がなく、パーツ交換などをしなければ前述した金額の合計42,740円で車検が取得できるのだ。そして4月1日ごとに軽自動車税が4,000円かかるが、これは車検当日に払う必要はない。ショップに頼むと約10万円、すべて自分でやれば42,740円。修理やパーツ交換などの費用を計算に入れない金額だが、あきれるくらいその差は大きい。

事前のメンテが車検合格のポイント

ユーザー車検は費用の安さが最大の魅力である。しかし最大限に費用効果を生かすためには、それなりの準備が必要となる。

普段メンテナンスもしていないマシンでは、まず審査に合格することは無理。といっても難しい事を要求しているワケではない。チェーンの調整やネジの緩み、タイヤの空気圧など、普通の整備がしてあれば良いのである。また、当然ながら改造はご法度、たとえ車検適合パーツであってもすべてノーマルに戻しておくことが合格の秘訣だ。

タイヤやブレーキパッドといった消耗パーツは使用限度を超えていなければ基本的に問題ないが、ぎりぎり大丈夫なんてのは交換しておいた方がベターである。

また転倒などによるスリ傷やタンクのへこみ（操作や可動部分の妨げにならない程度）は、そのままでも大丈夫。しかしカウルが割れて、鋭角な部分ができていたりぶらぶらしているような場合は交換しないとダメ。ちょっとしたヒビぐらいならガムテープなどで補強しておけばＯＫだ。

検査官も人間だから、汚いバイクよりは当然きれいなバイクの方が印象がいいにきまっている。だから普段から磨いておいてやろう。実際検査を目の当たりにすると、検査官は実にポイントをついたチェックをしていることが分かる。

そこで、検査時に必ずチェックがはいる部分について解説しよう。

まずハンドル回り。これは左右に切ったときタンクにあたらないか、動きが渋かったりガタがないかがチェックされるので、事前にグリスアップと調整をしておけばＯＫ。

次がブレーキランプやウインカー、ライトのハイ、ロー切り替え、といった電装関係の確認。スイッチが確実に作動するか、タマが切れていないかがチェックポイントだ。

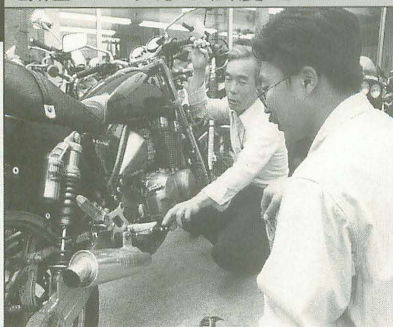
次に始動性チェック。セルを回した時にエンジンがちゃんとかかるか、同時にバッテリーのヘタリもチェックしているようだ。始動にしても一回でかからなくても大丈夫。２～３回セルをまわしてかかれば問題ない。

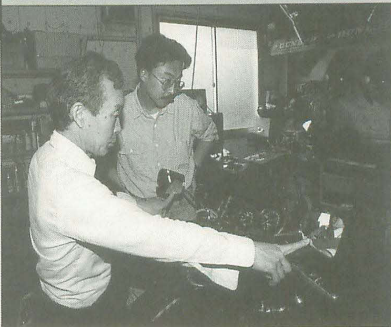
そしてシビアにチェックが入るのがライトの明るさと光軸調整だ。最近は測定機械を使って検査しているから、事前にきちっと調整しておく必要がある。

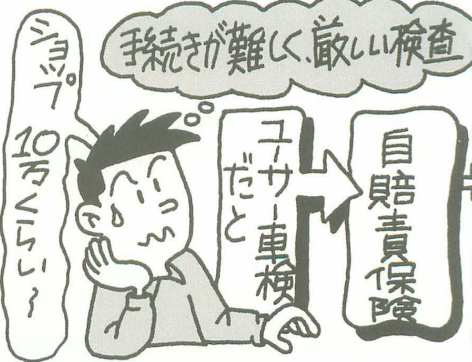
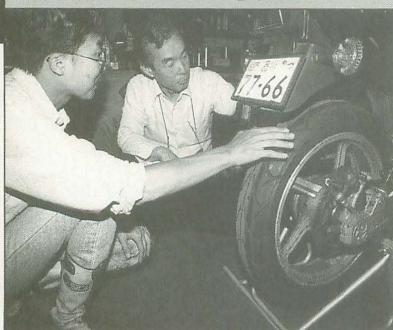
車検合格のためには、なにはともあれノーマルが最大基本だ。そのためにもノーマルパーツは絶対になくさないか、必ず手にいれておくことだ

ユーザー車検一発合格!! のための

① 改造パーツはご法度だ！

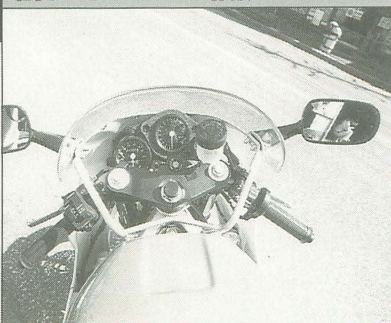
たとえ車検適合となっているスペシャルパーツでも、外してノーマルに戻しておくことが基本だ

② 見てくれより機能を確認！

バイクはきれいにこしたことはないが、大事なのはトータル的な安全性と確実な作動がポイント

③ 見えないところが要注意！

エンジンオイルの量、ブレーキオイルの汚れ、タイヤの空気圧など、外見で確認しにくい部分もチェックポイント

④ ライトは光軸がキメ手！

ライトのチェックはハイビーム時の光束がライトの中心線から上に出ていないように心掛けるべし

⑤ 割れたカウルは補修でOK！

カウルが転倒などで割れている場合、安全性に問題がないように補強(ガムテープなどでもOK)してあれば交換不要

10ポイントアドバイスだ!!

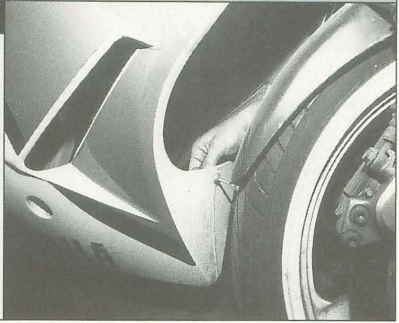
6 ディスクローターを見よ！

ディスクブレーキはパッドの有無だけではなくディスクローターの傷や摩耗も確認される

7 シートのベルトは必需品！

シートに装着が義務づけられているタンデム用のベルトを外していないか？これがないと検査は不合格である

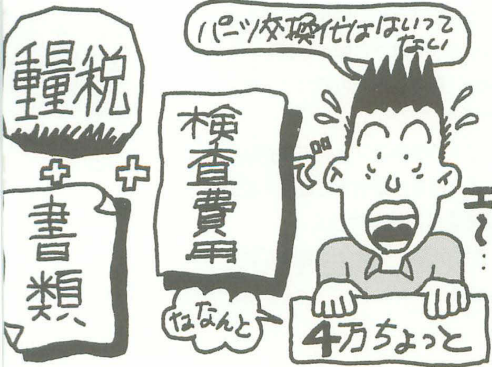
8 ボルト類の脱落に注意！

カウルを留めているボルトなどが脱落していると安全上好ましくないという理由で検査にハネられるので要注意

9 スプロケットを見よ！

チェーンは遊び、動きのスムーズさが重要。そして重要なのがスプロケットの歯の減りがチェックポイント

10 ブレーキホースが危ない！

ブレーキホースに傷がついていたりひびが入っていると、たとえオイルが漏れていなくても不合格である

ACT2 書類&手続き

1 書類漏れは絶対に許されない

まず大事なのが自賠責保険証明書（正確には自動車損害賠償責任保険証明書）。これを更新していないと車検検査を受けることができないので注意してほしい。更新はバイクショップ、保険会社の窓口、また陸運支局でも行なうことができる。25ヵ月の更新加入で37,650円が必要となる（保険の頁参照）。それから住民票、これは自分の住んでいる区、市町村の役所で発行してくれる。手数料は150円前後（継続審査の場合はいらない）。それと軽自動車税の納税証明書を用意する。納税前であれば前年度のものでよい。もし紛失していたら、区、市町村の役所で再発行してもらうこと。

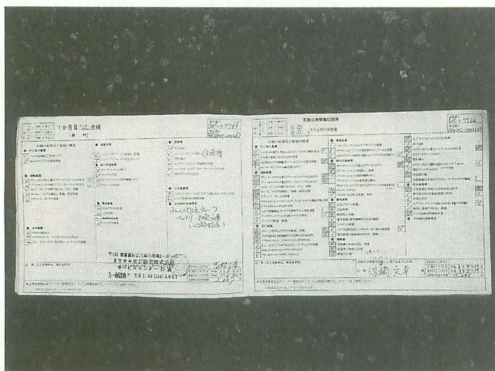
次に「定期点検整備記録簿」。車検前点検をこの点検簿でチェックしなくてはいけない。

点検はオーナー自身で点検項目にそってバイクをチェックしていけばよい。ただし四輪と共通なので、「パワーステアリング装置のガタ」なんて項目もでてくるがこれは飛ばせばよい。へたにチェックを入れると、検査時に追及されることになるので要注意。

またブレーキやサスペンションの分解調整は、陸運局の認可を受けた工場で整備資格のある人間が行なう決まりがある（動労運輸車両法第64）。作業を行なった場合、点検簿にその工場名と作業者名を記入、捺印してもらわなくてはならない。もし自分で分解、部品交換を行なった場合、15日以内に陸運局で「分解整備検査」を受けなくてはいけない。

ところでこの「定期点検記録簿」を紛失した場合は、バイクショップに頼んで新しいものを購入するか、陸運支局内の窓口でも購入することができる。

また廃車してある場合は「自動車検査証返納証明書」つまり廃車を証明する書類が必要になる。継続審査は車検証でＯＫ。

それから所有者が変わる場合は前所有者の印鑑を忘れないように。

「定期点検整備記録簿」は自分で点検項目をチェックしていけばいいわけだが、二輪には関係のない項目もあるのでくれぐれも慎重に。へんなところにチェックがはいってたりすると、いいかげんだと思われてしまい、検査官のバイクを見る印象にも影響してしまう

「定期点検整備記録簿」をなくした場合、陸運局内の窓口でも購入することができる。といっても当日に購入というのはオススメできない。あわてて記入するよりも、やはり前もって購入し慎重にチェックをいれること

2 当日の書類作成はあわてず確実に

さていよいよ車検審査当日、事前に用意した書類に加えて、まず審査を受ける前に当日揃えなければはいけない書類がある。

まず陸運支局内にある賛助会の窓口で新規検査申請書(継続の場合は継続検査申請書)と自動車検査表、自動車重量税納付書を購入、3枚組で40円である。これに必要事項を書き込んで行くのだが、代書屋に代行してもらうこともできる。その場合1,300円前後の手数料が必要となる。書き込む内容は決して難しいものではないし、分からない場合は窓口で親切に教えてくれるので、できれば自分で書き込むことをオススメする。

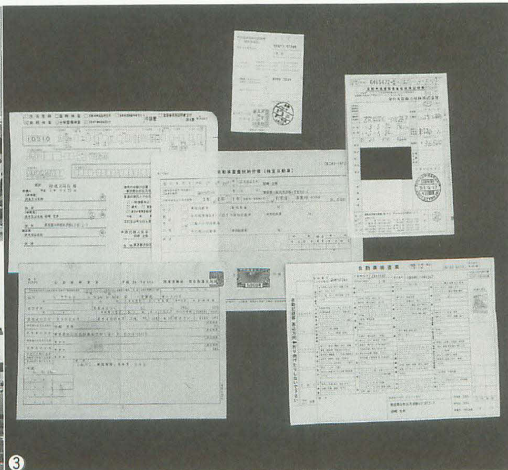
次に同じく陸運支局の中にある振興会窓口で、検査手数料に必要な1,200円の印紙と自動車重量税の印紙5,000円を購入、それぞれを先に購入した書類に貼り込む。

このあと検査受付の窓口にすべての書類をもって行き確認してもらった上で審査となる。書類の記入ミスや不足があった場合、この窓口で教えてくれるので、万が一不備があってももう一度書類を作り直すことができる。

ともかく文章にすると、事前に用意する書類にしても、当日用意する書類や、手続きにしてもやたら難しい漢字ばかりでてくるので、複雑怪奇に考えてしまうが、いざ現実となると拍子抜けするくらいあっけない手続きばかりなので、安心してほしい。

また陸運局内もそれぞれの窓口が分かり易く配置されており、案内に沿って進んで行くだけで、手続きは終わってしまう。窓口が混んでいなければ、書類作成から申し込みまで15分もあれば終ってしまうあっけなさだ。

手続きの窓口はそれぞれ分かりやすく順番になっているので、案内どおりに進んでいけばなんのことはない

①陸運局内にある陸運賛助会の窓口で、申請書類を購入。申請書類は代書屋で記入してもらうこともできるが、それほど難しいものではないので、自分でも十分できる。ただし、少しでもわからない点があったらすぐ聞くこと
②次に、やはり陸運局内にある自動車整備振興会に行き、検査手数料用紙に必要な印紙と自動車重量税用の印紙を購入し、書類に貼り込む
③書類は一見するととても難しいように感じるが、ひとつひとつよく見ると誰でもわかるようなことばかりだ。要はめんどうくさがらずに落ち着いてゆっくり記入していけばいい

3 不合格でもすぐあきらめることはない

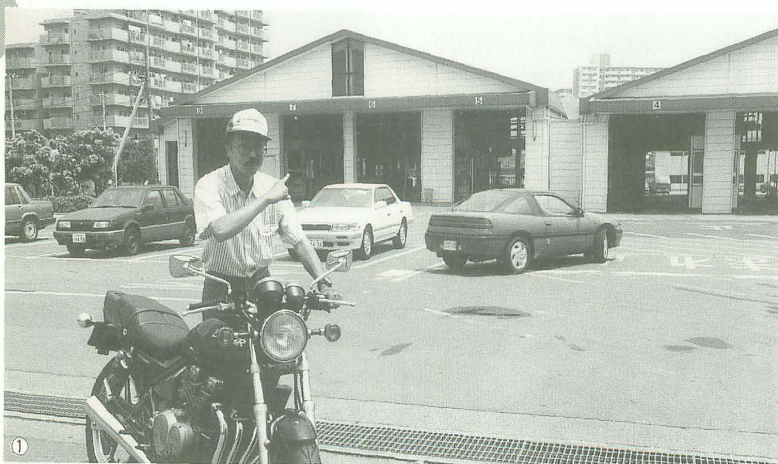
検査を受けてなんらか不都合があって合格できなかった場合、その場であきらめることはない。たとえばその不都合が、その場で調整することで解決できるなら、その日のうちに再度検査を受けることができる。

不合格となったら検査コースからバイクを出し、駐車場なりどこかで不具合いを調整し、振興会の窓口でもう一度「検査手数料印紙」(1,200円)を購入して、再び書類の受付窓口で申し込んで検査を受ければＯＫだ。

１日何回でも検査は受けることができる。それも不合格になった部分の検査だけ受け直せばいいのだ。

ただし混雑しているような日もあるし、午後遅い場合だとその日の内に再検査が受けられないこともある。

また当日、その場では直しようのないトラブルで、一度帰って修理、調整をしなければいけない場合はどうしたらよいか。この場合は、帰って速やかに修理を済ますのが得策。なぜなら検査に不合格になっても、一週間以内なら予約なしで検査を受けることができる。

つまり最初から手続きをやり直すことなく印紙を購入すれば検査を受けることができる。一週間は間があいても大丈夫と書いたが、検査官いわく「常識範囲内の日数」とのことなので、あまり間を開けないほうがいいだろう。

①検査場に持ち込む前に念のためもう一度マシンのチェック。検査ラインにのってから不都合が出てあわてても遅いのだ
②③ただし、その不都合がすぐその場で解決できるようなことであれば、一度検査場からバイクを出して、駐車場などで直せばその日のうちに再検査を受けることができる。結構これをやってる人がいるのだ。つまり不合格であってもすぐにあきらめることはなく、問題は不合格の原因をすぐ直せるかどうかにかかってるのだ

4 分からないことはとにかく聞く

陸運支局ではユーザー車検を積極的に宣伝している訳ではないが、ユーザーの問い合わせに対しては、非常に親切に説明してくれる。事前に尋ねての問い合わせには、分かりやすいパンフレットまで用意してあり、無料でもらう事ができる。

だから、ほとんど検査にあたっての疑問はでないと思うのだが、もし当日検査を受ける前に、書類上の事や検査に関して分からないことが生じた場合、分からないままにしておくのではなく、納得のいくまで窓口なり検査官に聞くようにしよう。

わからないまま検査のラインに入ってから不都合が見つかったら、検査料の1,200円が無駄になってしまう。

もっとも受付から検査のラインまでは非常に効率的に分かりやすく配置されており、案内板にそって移動して行くうちに、受付から検査が終わってしまう感じだ。まず間違ったり迷うことはないと言い切ってしまおう。聞いた限りこれは全国どこの陸運支局でも同じということだ。

検査官に聞いた確認ポイントは、申請書類の書き間違い（印鑑の押し忘れが多い）や印紙の貼り忘れ、そして定期点検簿の記入間違いがけっこうあるそうだ。検査ラインに入る前にもう一度確認しよう。

①書類一式が揃ったら案内に沿って検査受付へ
②検査受付で再度書類の記入ミスがないかどうか確認
③検査場ではへたに知ったかぶりをしてもなんのトクにもならない。初めての人ははっきり初めてといえば、検査官もやさしくしてくれる、と先方も申しております
④書類にミスもなく無事検査受付が済むと、いよいよ検査官の待つ検査ラインにバイクを入れる。この時くれぐれも緊張のあまりバイクを倒したりしないこと。ここまでくればもう、まな板の鯉と同じ。やるだけのことはやった、もうどうにでもしてくれ、といった開きなおりが必要かな!?

5 定期点検整備記録のチェック

検査官は車体全体のチェックを行なうと同時に、提出した書類のチェックも行なっている。その際「点検は自分でやりましたか」と聞いてくる。定期点検を自分でやるのは当然なんだが、この検査官の質問には2つの意味がある。まず点検者の確認、つまり点検簿に記入されている名前に間違いがないかという点。もうひとつは、点検の中には整備資格のある人間しか分解、部品の交換を行なってはいけない部分がある。その部分を「いじってないですね」という確認の意味があるのだ。また「定期整備点検記録簿」は基本的に四輪用にできているために、二輪には関係のない項目がある。その部分にもチェックを入れないようにしておかないと、ハネられてしまう。

ところで一般ユーザーが分解を禁じられているのはエンジン、クラッチ関係、ステアリング連結部、サスペンション、ブレーキ全般などである。これらの部分に関して分解、部品交換を行なった場合は、15日以内に同じ陸運局内で分解整備検査を受けなくてはならない。ただし資格のある指定整備工場で受けたものであるのなら分解整備検査は免除となる。また、定期点検整備手帳に、整備工場の社判と整備担当者のサインが必要だ。実に厳しい気がするが、命をあずける部分の点検だけに審査もそれだけ慎重なのだ。

①ここでまたまた書類のチェック。しかし審査官の書類チェックは記入ミスや印鑑の押し忘れなどではなく、記入内容なのだ。検査官の質問に対してはもじもじせずハキハキ答えること
②書類に記入されているフレームナンバーが間違いがないかどうかチェック。フレームナンバー箇所は見やすいようにきれいにしておこう
③バイク全体をグルリと回り、一見何気ないチェックに見えるが、検査官の目は鋭い。見るところはしっかり見てるぞ
④改造箇所がないかどうか、そして当然エンジンナンバーも書類と照らし合わせる

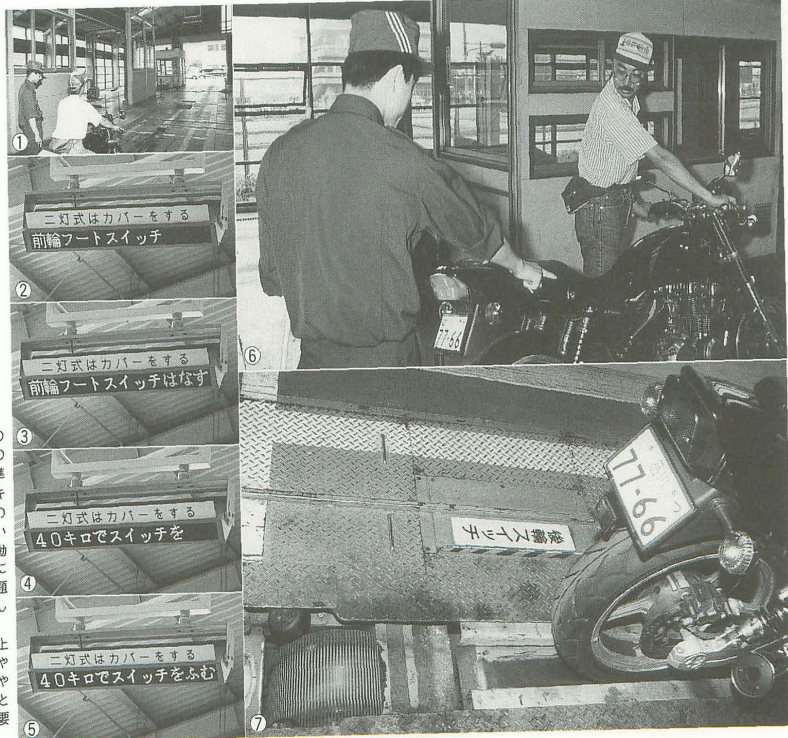
6 キビキビした動きがポイント

さて検査ラインの上では、車体の確認、フレームナンバーのチェックなどの後、ブレーキやハンドル、各部のガタをチェックされる。

この時、検査ライン上のバイクを検査官の指示にしたがってオーナー自身が、ハンドルを切ったりウインカーをつけたり、ブレーキレバーを握ったりといった動作をすることになる。この動作がぎこちなかったり、遠慮がちにやっていると、どこかおかしいのではないかと検査官に思われてしまい、再チェックの対象になったりする。

特にブレーキチェックはシャシーダイナモのようにローラーの上でタイヤを回転させての検査だから、遠慮がちにブレーキをかけていると「効きが悪い」と判断されてしまう。1～2回なら再チェックをしてくれるが、3、4回バツの判断が下されてしまうと、ブレーキの不備ということで不合格ということになりかねないので気をつけたい。

制動力チェックの時は思い切りよくスパッとブレーキを効かせるのが一発合格のポイント。特にリヤは強すぎるくらい踏み込んだ方がいいようだ。

ハンドルを切るにしても、検査官の指示にしたがって素早くカチッと決める。ただし乱暴に扱えということではなく、あくまでもスムーズに素早くだ。勘違いしないように。

①②③④⑤実際の操作面でのチェックは、前方の表示板の指示に従って行なう。操作準備指示と操作開始の指示がキチンと分かれて表示されるので、決してあせる必要はない
⑥検査官の指示に従い、各動作はスムーズに素早く。変に遠慮がちにやると操作上問題があるのでは、と疑われてしまう
⑦ブレーキ検査はローラー上で行なうので、思いっきりやるのがコツ。中途半端ではやり直しになり、それが続くと不合格となってしまうので要注意だ

7 光軸一番、光度が二番

ユーザー車検で一番の難関とされているのが、ライトの光軸と光度の検査である。

ちょっと前までは基準線のついた壁を照らして、検査官が目でチェックしていたのだが、いまでは、TVモニターのような機械が自動的に光軸と光度をチェックするので非常に厳しくなっている。特にバイクの場合、立ちゴケなどでも簡単に光軸が狂うので、検査も厳しいのだそうだ。

検査はバイクに跨った1G荷重状態で行なわれる。ライトオンで測定器の画面を30秒ほど照らして検査終了。またデュアルヘッドライトの場合は、片側を板でふさいで一灯づつチェックが行なわれる。

光度不足で不合格になった場合、バッテリーの性能低下が主な原因なので、あきらめて充電して出直すしかない（走り回って充電するという手がなくもないが）。光軸は、もし不合格になっても、駐車場の壁を利用して微調整することができる。この場合ライトをハイビーム状態にし壁を照らして、地面からライトのセンターまでの高さより、光軸が絶対上にはみ出さないようにするのがポイントだ。

もし不合格になった場合は、検査官が「キミのバイクのライトは上を向き過ぎてる」とか「下過ぎる」とか悪い点を指摘してくれるので、それをしっかり聞いて修正しよう。

①一番のネックといわれるライトの光軸検査。光軸でおとされても、駐車上などで調整して再検査を受けられるが、自分でうまく調整できなければどうにもならない。やはり一発でパスするためにはショップなどで事前にキチンと調整しておくのが一番だ
②最近では機械が自動的に光軸と光度をチェックするので、わずかな違いでも機械がダメと判断したら絶対ダメなのだ
③④レーサーレプリカに多いデュアルライトの場合、片側をふさいで一灯づつ検査される。基本的な合格ポイントは変わらないが、事前の調整はそれなりにキチッとやっておくこと

8 エンジンはきれいに限る

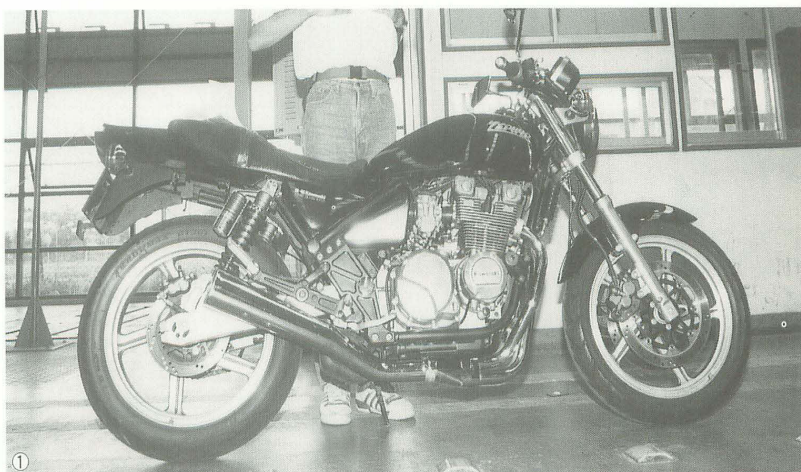
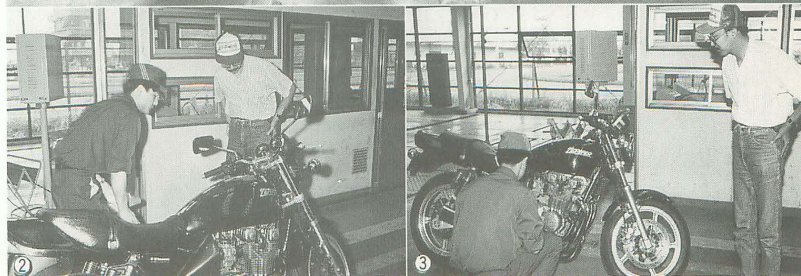
車検を受ける前にバイクはきれいにしておく。これは当たり前のマナーだが、ではどこまできれいにすればいいのだろう。もちろん新車同様に隅から隅まで輝いている方がベストであるが、そうは簡単にいかない。

なぜ車検を受ける前に洗車をするかといえば、もちろんきれいにするという目的もあるが、もうひとつ、洗車することによって、たとえばネジの脱落とか、パーツの破損、そしてエンジンのシリンダーヘッドからのオイル漏れなどを確認することができるからだ。

車検の検査時には、きれい、汚いは審査の対象とはならないが、エンジンからのオイル漏れは審査時にハネられる場合がある。

最近のレプリカモデルやフルカウルモデルはエンジンがほとんど見えないため、よけい洗車時に確認をしておく必要がある。

もっとも検査時もよほどのことがないとカウルを外してのチェックは行なわないが、アンダーカウルがオイルで汚れていたりすると外して確認されることもあるので、やはりきれいにしておく事にこしたことはない。

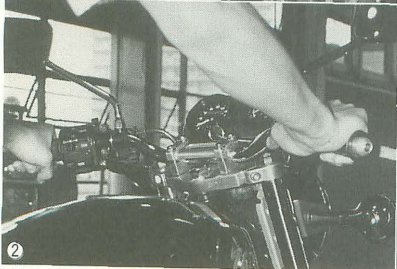
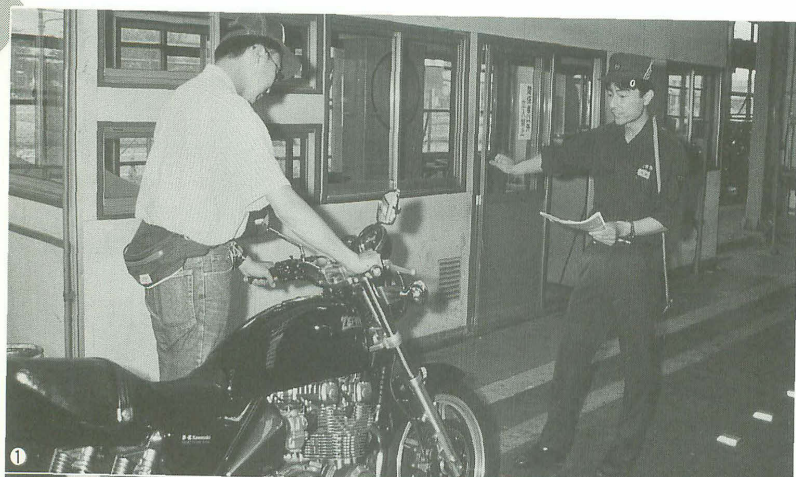
もし自走していき車検を受けるのであれば、検査ラインに入る前にオイルのにじみをもう一度確認しておこう。もし漏れがあった場合はウエスできれいに拭き取って検査を受けるようにしよう。

①②検査にはバイクを洗車してきれいにしてから挑む。基本中の基本だ。別にきれいか汚いかで合格が左右されるわけではないが、ピカピカに光ってた方が常に手入れがゆきとどいていると思われ印象もいいはず
③もし自走で車検上にいくなら、検査ライン直前でもう一度オイルのにじみなどを確認し、万が一少しでもにじみがあるようであれば、必ず拭き取っておこう。ゼファーなどのようにエンジン部が出ているネイキッドバイクの場合はすぐに分かってしまう

9 始動チェックは焦らずに

検査の際、もちろんエンジンを始動させてのチェックがある。始動性、エンジン音、排気状態などが検査の対象になる。

また同時にタコメーターや各種ワーニングランプのタマ切れなども確認される。

よくありがちなのだが、こういう時に限ってエンジンがかからない。しかし考えてみるとエンジンは冷えている訳で、セル一発では始動しにくいのは当然といえば当然な事だ。

ところが車検の検査中、そのうえ検査官に見られていることもあって、つい緊張してしまうのである。あせってセルを回すけれどかからない、普段ならチョークを引くなり、ちょっとセルを休ませるなりするのに、どういうワケかそれが頭に浮かんでこないのだ。最悪プラグをかぶらせてしまったりする。アイドリングも重要なポイント。エンジンが暖まった後も安定しているか、異常に回転が高くないかなどが検査の対象になる。

排気は主に色でチェックしているようで、無色、もしくは薄い青色なら問題なし。2ストの場合は異常に排気煙が多くないかが検査される。排気煙に異常が認められると、エンジンが正常に機能していないということで検査は当然ハネられてしまう。調子が思わしくない人は事前にバイクショップなどに頼んで調整しておいた方が無難といえる。

①②始動チェックは検査官が見ているからといって特別あせることはない。かかりが悪い時はいつもどおりチョークをひけばいい。一発でかかるはずなのになんて、しつこくセルをまわしてバッテリーを消耗させたりしたらもうどうしようもないのだ
③排気面はマフラーからの色でチェックされる。特に2ストマシンは要注意で、事前にショップなどでキチンと調整しておくことが必要だ。車検場まで自走する場合も、途中へたにまわしたりしないよう気をつけること

Editots 只野利浩
浦 壮一郎
Blitz上島
安藤理絵
Contributors 米澤ひろし
高橋徳明
長谷川伸二
辻村多佳志
Illastreator 中村 登

Special Thanks 本田技研工業(株)
ヤマハ発動機(株)
スズキ(株)
カワサキオートバイ販売(株)
(株)デイトナ
呉工業(株)
(株)日本ケミカル
(株)三田

取材撮影協力
YSP平井
東京都江戸川区平井6-13-22
TEL03-3617-9746

ライダースパークエンデュランス
東京都中野区鷺宮5-8-8
TEL03-3970-2301

モーターサイクルドクター須田
東京都町田市小川1527-2
TEL0427-96-4121

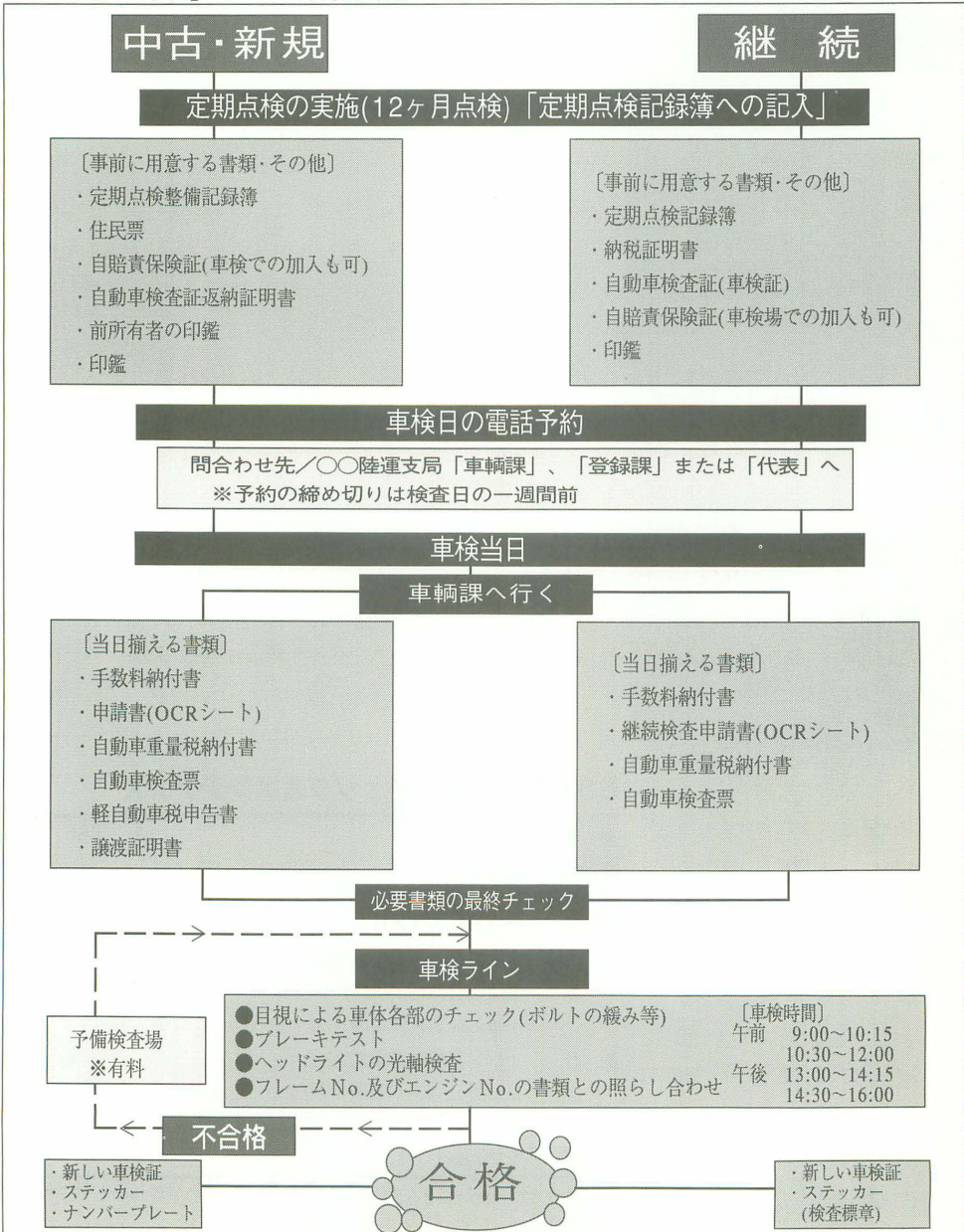
USED BIKE チェック&メンテナンス

編著 ACCESS
発行者 田村正隆

発行所 株式会社ナツメ社
東京都千代田区神田神保町1－52加州ビル2F（〒101）
電話 03(3291)1257（代表）
振替 東京3-58661
制作 ナツメ出版企画株式会社
東京都千代田区神田神保町1－52加州ビル3F（〒101）
電話 03(3295)3291（代表）
印刷所 ラン印刷社

ISBN4-8163-1265-X

〈定価はカバーに表示してあります〉

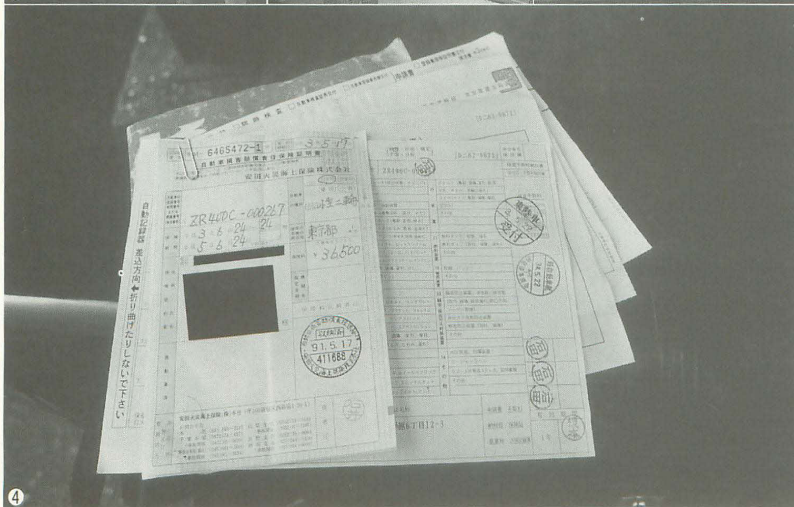
■「ユーザー車検」のための必要書類＆手続きマニュアル

11 検査終了後も素早い行動で

さて無事検査が終了して、めでたく合格。その後はどうしたら良いのだろう。

検査を行なうラインの最後で、検査官がもう一度書類のチェックをしてくれる。この時点ではまずトラブルはでないはずだが、二重三重のチェックをとっているのである。

この時ラインが混んでいると後から検査に入って来たバイクのじゃまになるので、素早く自分のバイクを検査ラインからどけること。検査官が検査合格のハンコを書類に押してくれたら、その書類を持って、今度は陸運支局の中にある「継続審査（持ち込み）」の窓口にいって、書類（自賠責保険証、自動車重量税納付書、自動車検査証、継続検査申請書）を提出する。そうすると新しい自動車検査証（車検証）とナンバープレートに貼る自賠責保険ステッカーをくれるので、それをナンバープレートに貼って（貼っていないと道交法違反）めでたく終了である。

文章で読むと大変に感じられるが、申し込みから検査終了まで約45分、信じられないかもしれないが、検査そのものは不都合がなければ10分かからないのである。

ともかくこれで堂々と2年間バイクに乗れるのである。費用もショップに頼む半分以下で済んだし、本当に終わってみると「えっ、こんなもんなの」というのが実感なのだ。

①すべての検査に問題がなく、めでたく合格した場合、次の人のためにも早めにバイクをライン上から移動する
②検査官から合格印を書類に押してもらったら、「継続検査（持込み）」の窓口に書類一式を提出し、新しい車検証と自賠責保険ステッカーを受け取る
③新しい保険ステッカーをナンバープレートに貼り、すべてが終了。これで帰りは鼻歌まじりで帰れるというもの
④自賠責保険証と車検証はバイクに積んでおき、残りの書類は大切に保管しておくこと

取材協力：中古バイクマガジン・チャンプU

10 タイヤを見ればバイクが分かる

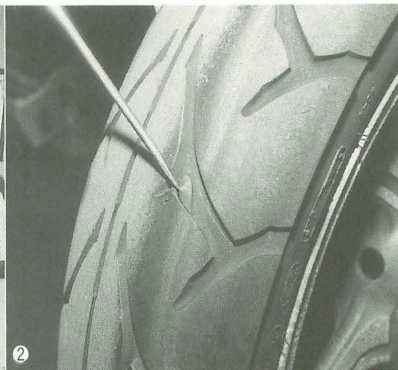
車検検査時には足回りのかなめということもあり、当然タイヤもチェックされる。タイヤは減り具合いはもちろん、表面のキズやトレッドの痛み具合い、サイドウォールのひび割れなどもチェックポイントだ。

基本的にはスリップサインが出ているようなボウズタイヤでない限り、車検を通すことはできるそうだが、検査官に聞いてみると「たとえトレッドの山が半分残っていても、安全に支障をきたすような状態であれば検査はパスできません」とごもっともなお答え。

また、指定サイズのタイヤよりワイドなタイヤを履いている場合も、改造申請されていないと通すことはできないということだ。検査を見ているとパッパッパと流しているように見えるが、実際はチェーンカバーに記載されているタイヤサイズとタイヤをしっかりチェックしているのである。

さらに足回りのチェックポイントとしては、ホイールのリムの傷や歪みで、ちょっとした傷は問題ないが、転倒などにより受けた傷やリムの縁の歪みがあったりすると、走行に支障がなくても交換になることがある。

タイヤに関しては、車検を受ける前に確認するのは当然として、スリップサインが出ていないから大丈夫ではなく、余裕をもって交換してしまうくらいの気持ちが必要だろう。

①足回りのチェックは、念入りだ。基本的にタイヤはスリップサインが出ていなければ大丈夫らしいが、やはり安全性に欠けると判断されるものはダメ。タイヤサイズのチェックも当然やっているのだ。ワイドタイヤの場合は改造申請がされていなければダメ。車検のためではなく、タイヤは日頃から早めに交換するように心掛けよう
②タイヤ表面のキズはちょっとしたものであればパスできるが、大きいものはやはり交換しておくことが無難だ。
③ホイールのリムも要注意。特に縁の歪みなどは不合格になる可能性が高いので、やはり事前によくチェックして、大きなキズや歪みがある場合は交換しておくこと

USED BIKEの魅力はその価格の安さにある.
しかしそれだけで購入を決定するのは,
とても危険なことでもある.
手に入れた後にすぐにトラブルを起こしたり,
余計なパーツ代がかかったりするのでは,
USED BIKEを選択した意味がなくなってしまう.
中古市場の活性化が進む現在,
そんな失敗をしないために,
店頭でBIKEを見極めるチェックポイントと,
購入後のメンテナンスの方法を詳しく紹介した.
メンテナンスを知ることは愛車への礼儀でもあり,
次回BIKE購入時の選択眼を養うことにもつながるのだ.

ナツメ社|定価1,300円[本体1,262円]

ISBN4-8163-1265-X C2065 P1300E